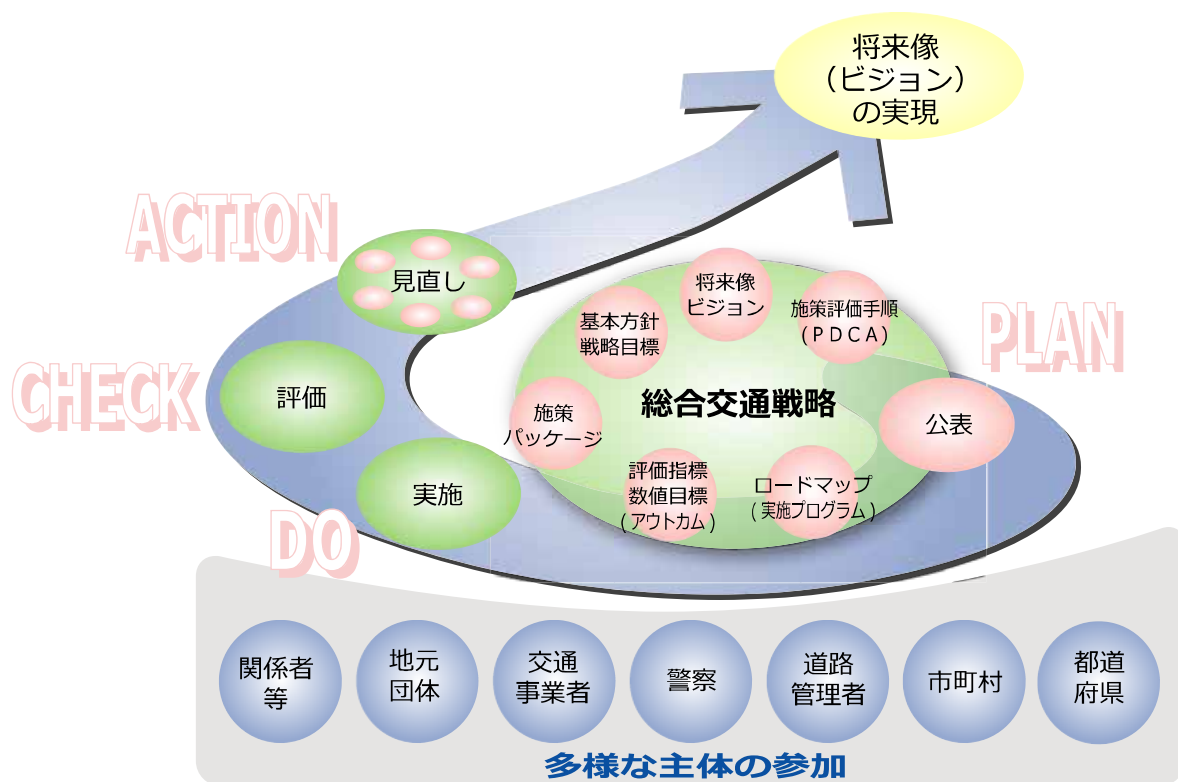

都市・地域総合交通戦略のすすめ

～ 総合交通戦略策定の手引き ～



国土交通省 都市局

平成26年8月

はじめに

人口減少、超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化、経済成長の停滞、厳しくなる一方の財政的制約等、わが国はこれまでに経験したことのない社会状況を迎えており、今後の都市づくりにおける方向性は、都市機能を集約し、公共交通ネットワークでその集約拠点を有機的に連携させるという「集約型都市構造」の実現に向けて取り組んでおります。

都市・地域総合交通戦略（以下 総合交通戦略）は、魅力ある都市の将来像実現のために不可欠な都市交通環境を構築するための総合的、一体的な施策展開の取り組みであり、平成 18 年度の制度創設以来、全国の 80 都市（平成 26 年 3 月現在）が総合交通戦略を策定または策定の取り組みに着手しています。

本書「都市・地域総合交通戦略のすすめ」は、新たに総合交通戦略に取り組みようとしてされている地方公共団体を後押しさせていただく、また、現在取り組み中の都市が、今後も継続的、発展的に総合交通戦略を展開してゆくための参考となるよう、これまで取り組まれてきている各都市の戦略の状況を踏まえ、実務的な手引書として整理させていただいたものです。

今般、都市再生特別措置法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法案が成立しました。両法案は多極ネットワーク型コンパクトシティの実現等を目指したものであり、同様の都市像を目指した総合交通戦略は計画策定の趣旨や内容が同じとなることから、今回の法律改正と総合交通戦略の関係について解説を加えたものである。

本書が、各都市における集約型都市構造の実現に向けた都市交通施策の展開の一助となることを期待しております。

平成 26 年 8 月

国土交通省都市局
街路交通施設課長 清水 喜代志

目次

はじめに

第1章 都市・地域総合交通戦略の概要	5
1-1 都市・地域総合交通戦略の目的と特徴	5
(1) 都市・地域総合交通戦略の目的.....	5
(2) 総合交通戦略における取り組みの方向性	6
(3) 総合交通戦略の取り組み	7
(4) 総合交通戦略の特徴	9
(5) 総合交通戦略の対象区域	11
1-2 総合交通戦略として取り組むことの意義 (= メリット)	14
1-3 総合交通戦略に取り組む動機とその展開.....	18
1-4 立地適正化計画等への総合交通戦略の活用等.....	20
第2章 協議会の設置と市民参画・合意形成	23
2-1 協議会の設置	23
(1) 協議会の役割.....	23
(2) 協議会のメンバー構成と組織体制	24
(3) 事務局等の庁内体制	27
2-2 市民の参画・合意形成	32
第3章 総合交通戦略の策定.....	35
3-1 将来都市像の設定	36
3-2 戦略目標	39
3-3 評価指標・数値目標の設定	44
(1) 評価指標の選定	44
(2) 数値目標の設定	47
3-4 総合交通戦略策定時の利用データ	49
(1) 都市圏P T調査を有効に活用する	49
(2) 既存データを活用(都市圏P T調査が利用できない場合)	53
(3) 必要に応じた独自の調査の実施.....	58
3-5 施策パッケージ.....	63
(1) パッケージアプローチの構築とその効果	63
(2) 施策パッケージを構成する施策・事業.....	65
(3) 施策パッケージ構築の工夫.....	70
3-6 実施プログラム.....	74
(1) 実施プログラムの役割.....	74
(2) 実施プログラムの作成方法.....	74
第4章 総合交通戦略の実施.....	78
4-1 総合交通戦略実施とその監理	78

(1) 支援策の活用	78
(2) 実施の担保性向上	80
4-2 総合交通戦略の評価と見直し(第二期総合交通戦略へ).....	84
(1) P D C A サイクル等による取り組みの必要性	84
(2) 総合交通戦略評価の進め方.....	86
(3) 総合交通戦略の見直し(第二期総合交通戦略へ)	89
第5章 【参考】総合交通戦略の取り組みの背景	94
(1) 社会経済情勢と都市問題	94
(2) 目標とすべき都市の将来像.....	100
(3) 集約型都市構造に向けた負のスパイラルからの脱却.....	102

第1章 都市・地域総合交通戦略の概要

1-1 都市・地域総合交通戦略の目的と特徴

(1) 都市・地域総合交通戦略の目的

都市・地域総合交通戦略(以下、「総合交通戦略」という。)は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

資料：都市・地域総合交通戦略要綱（平成21年3月16日、国土交通省都市・地域整備局長）に基づく

総合交通戦略では、社会経済情勢の変化や集約型都市構造への再編に向けたまちづくりの取り組みとして、関係機関の共通認識のもとで将来都市像を明らかにし、必要な交通施策、まちづくり施策等を定め、実施プログラムを作成し、それぞれが役割を担って、お互いの連携のもと着実にそれら施策を実施することが有効である。

また、実施にあたっては、常に進捗や効果について管理・評価しながら、必要に応じて戦略を見直し、目的の達成に向けて継続的に施策を展開してゆくことが重要である。

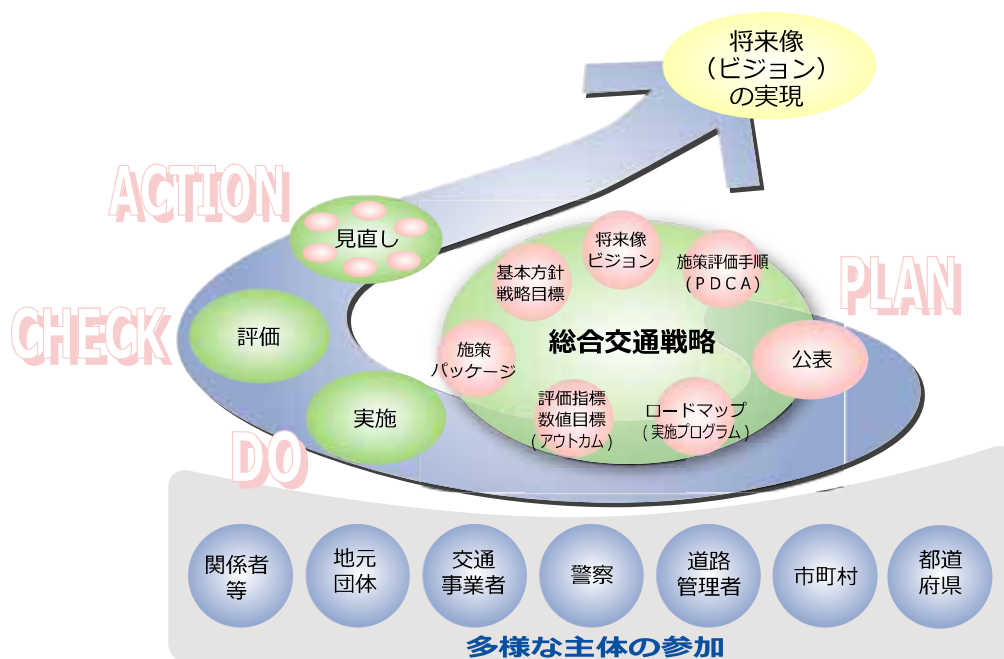


図1-1 総合交通戦略の取り組みのイメージ

(2) 総合交通戦略における取り組みの方向性

総合交通戦略は、都市の将来像を実現するために必要な都市交通体系を構築することを目的とするものである。

このため、都市交通施策と市街地整備施策において、次の2つの取り組みを基本として進めることが重要である。

まちの将来都市像実現のために必要な都市交通とまちづくりの施策を明示すること

地域の交通施策に関係する主体の総力戦として一致団結して取り組むこと

まちの将来都市像実現のために必要な都市交通とまちづくりの施策を明示すること

集約型都市構造を実現するためには、都市交通施策と土地利用施策や市街地整備等と一体となった取り組みを実施し、公共交通のサービス水準を向上し、公共交通の利用者増加を図るといった正のスパイラルによるまちづくりが必要である。

そのためには、徒歩、自転車、自動車、公共交通等のモード間の適切な役割分担及び連携の促進や交通結節点の整備等の施策を、公共交通軸に沿った住宅施策や交通結節点周辺の市街地整備など土地利用を促進させる施策と相乗的に期待される効果を考慮しながら一体的に進めることが重要である。

地域の交通施策に関係する主体の総力戦として一致団結して取り組むこと

これまでは、交通基盤の整備と都市開発との連携不足や、広域的な都市機能の立地と中心市街地活性化施策が都市交通施策と無関係に進められる場合が多く見られた。また、特定の交通事業者との利害関係により、まちづくりの観点からの施策を実施できないことも多く見られた。こうした個別の施策が相互の連携に欠けたまま展開する状況では、持続可能な集約型都市構造を実現することは難しい。

このため、まちの将来都市像を共有し、都市交通、市街地整備、土地利用等多様な分野の関係施策間の連携を一層強化するとともに、地方公共団体、交通事業者、市民等の一致団結した取り組みが総合的に展開される、いわば「総力戦」が求められる。

(3) 総合交通戦略の取り組み

総合交通戦略の取り組みの全体的な流れを下記の図で示す。

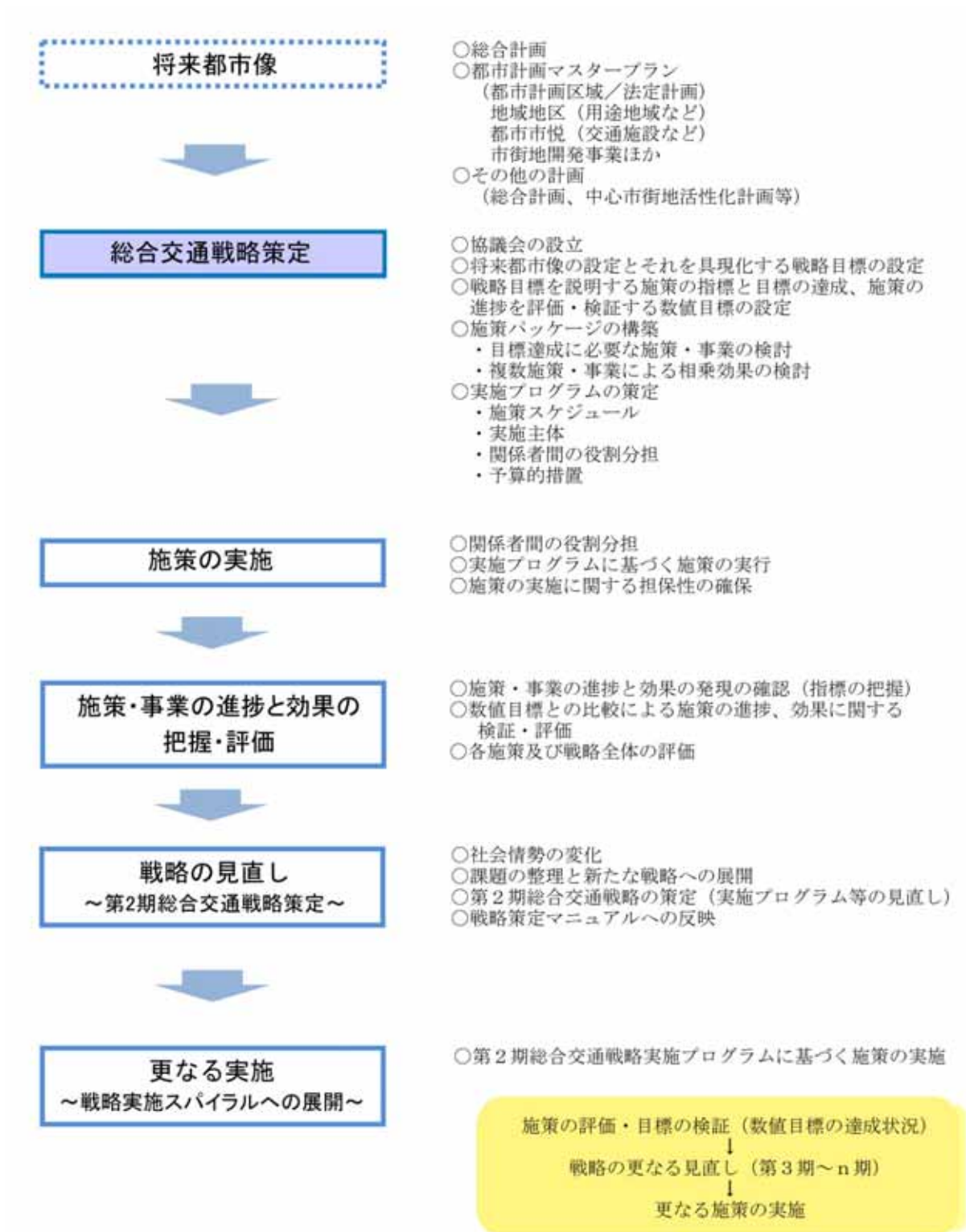


図1 - 2 総合交通戦略の取り組みの流れ

総合交通戦略で定める事項について、都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年 3 月 16 日付）では、下記のとおり示されている。

（１）都市における現状及び課題

（２）都市が目指す将来像

（３）総合交通戦略の区域

（４）総合交通戦略の目標

（５）目標達成に必要な施策・事業

（６）関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム

（７）推進体制

（８）その他必要な事項

上記項目は、総合交通戦略として最低限盛り込まなければならないものであるが、策定に際し、必ずしもこの項目立てにとらわれる必要はなく、総合交通戦略の内容に応じて構成上必要な項目を積極的に取り込むことが重要である。

また、各項目の内容・体裁についても、基本的に策定される都市の自由な裁量に任されているが、あえて留意事項を取り上げるとすると以下の３点である。

○誰にでも（一般市民にも）わかりやすい、明確な内容であること。

○シナリオ全体に矛盾がないこと。

○実効性を有する内容であること。

(4) 総合交通戦略の特徴

総合交通戦略の特徴として、次の4つの主要ポイントがあげられる。

- 将来都市像を実現するためにまちづくりの視点から交通や土地利用等の施策をパッケージ化
- 関係者間の連携と役割分担による推進体制（協議会方式）
- 実施プログラムによる着実な推進
- PDCA サイクルによる持続的な施策展開

将来都市像を実現するためにまちづくりの視点から交通や土地利用等の施策をパッケージ化

これまで都市交通施策やまちづくりの施策の多くは単発的な取り組みとして実施されてきた。総合交通戦略では、将来都市像を実現するために、「施策をパッケージ化」することで、本来、密接な関係にあるはずの都市交通施策と土地利用等の施策を一体的に取り組むことにより、まちのあるべき姿を目指す点が大きな特徴である。

こうした取り組みは、公共交通利用者を増やし、公共交通のサービス水準の向上、更なる公共交通利用者の増加という正のスパイラルへの転換を図り、持続可能なまちづくりにつながるものと考えられる。

（第3章で詳細を解説）

関係者間の連携と役割分担による推進体制（協議会方式）

総合交通戦略は地方公共団体、交通事業者、市民等まちづくりを一体的・総合的に推進するための関係者が参画する協議会方式で策定・実施する体制を基本としている。これは各々が共通の目標を認識し、官民が連携し、協力しながら必要な施策を総力戦で、かつ、一体的・集中的に進めることでスピード感を持った取り組みとしてゆくことを重視するためである。（第2章で詳細を解説）

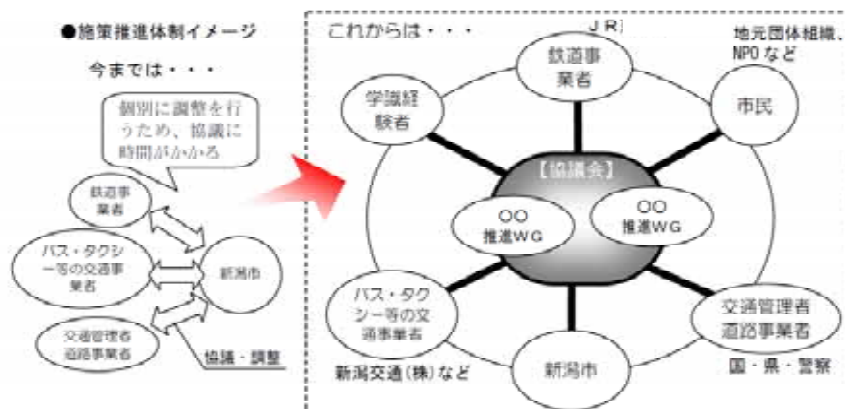


図1-3 にいがた交通戦略プラン

実施プログラムによる着実な推進

実施プログラムは、従来の各種施策の実実施計画における事業スケジュールに類似したものであるが、総合交通戦略では次の2点でさらに踏み込んだ考え方を有している。

○総合交通戦略は、複数の事業主体で進めることが想定されている。こうした中で、実施プログラムの役割は「いつ」、「だれが」、「何を」するかを明確にし、これをお互いが同意することで、着実に施策展開を図ろうとする点にある。

○施策が具体化したら、各施策を実施プログラムの中で有機的に結び付け、スケジュール感を持って効率的に実施する点。

したがって、総合交通戦略において実施プログラムは欠かせない重要なポイントであると言える。

(第3章で詳細を解説)

PDCAサイクルによる持続的な施策展開

総合交通戦略では、PDCAサイクルによる持続的な取組みが大きな特徴の一つであり、そのサイクルは、戦略を策定する(Plan)、戦略に基づき施策を実施する(Do)、実施効果や進捗状況の評価・管理する(Check)、必要に応じて戦略を見直す(Action)というステップで構成されている。

これまでの都市交通やまちづくりに関する取り組みの多くは、計画を立て、実施することで終わっていたが、こうした一連の施策に対して適切な評価を加えて、その評価結果に応じて改善してゆくCheck、Actionを加えることで、継続的にスパイラルアップを図ろうとするのがねらいである。(第4章で詳細を解説)

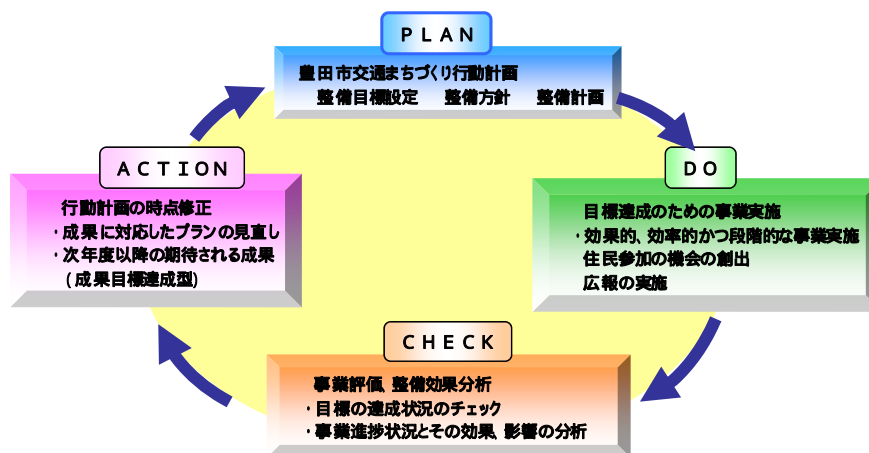


図1-4 PDCAサイクル

出典：豊田市交通まちづくり行動計画（豊田市総合交通戦略）

(5) 総合交通戦略の対象区域

総合交通戦略を展開する対象区域は、地域における将来都市像の実現に必要な都市交通施策を実施するために必要な区域を戦略策定区域として設定する。

総合交通戦略を展開する対象区域は、都市圏レベル、都市レベル、中心市街地等の特定の課題のある地区において、その対象とする交通問題に対応して設定する必要がある。

例えば、重要性が高くかつ早急に取り組まなければならないプロジェクトに限定して総合交通戦略を組み立てるというケースでは、ある特定のエリアを対象区域とすることになる。また、交通流動の特性から一つの市を超えて、関係する周辺の市町村を一体とした都市圏を対象区域とするケースも見られる。

このように、各々の地方公共団体がその都市の特性や総合交通戦略に取り組む動機、スタンス等によって、柔軟に対象区域を設定することが望ましいといえる。

< 幸田町総合交通戦略策定区域 >

幸田町は、新駅が設置されることにより、町内の都市部のほとんどが駅から2 kmの圏域に入るようになった。この新駅が整備されるタイミングにあわせ、町の将来都市像を実現するため、既存の2駅を合わせた3駅を中心とした町全体の公共交通体系の見直しを図った。



図1 - 5 幸田町総合交通戦略の対象区域

< 立川都市圏 >

～ 市域を越えた日常活動に注目～

立川市総合交通戦略では、交通施策を検討するにあたって考慮すべき範囲は、日常生活の中で交通上密接な関係を持つ範囲とし、まちづくり、交通流動等の交通特性を踏まえて設定している。

設定に当たっての着眼点

通勤・通学依存率 通勤通学者の動き
商圈 買物客の動き
立川駅からの30分圏域 接近性

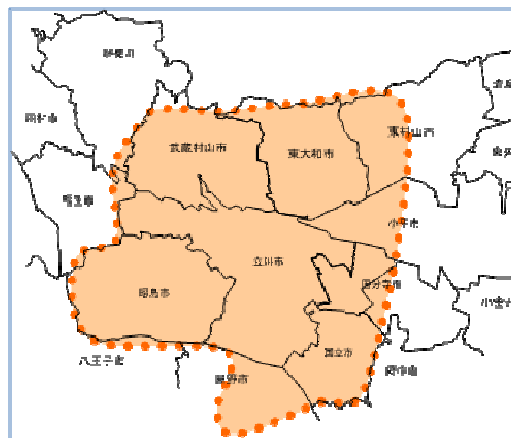


図1 - 6 総合交通戦略における立川都市圏

< 熊本都市圏の選定理由 >

九州新幹線の供用による効果を最大限に生かすとともに、新幹線と各種交通施策との連携や、全ての人にやさしいユニバーサルデザインに配慮した円滑な都市圏交通の実現が必要と判断され、熊本市を中心とする熊本都市圏が都市交通アクションプログラムの対象区域として選定された。



図 1 - 7 熊本都市圏都市交通 AP の対象区

< 金沢総合交通戦略策定区域 >
~ 交通環境の違いによるゾーン区分 ~

金沢市では、少子高齢化対策や環境対策、まちの賑わい創出のための公共交通利用促進や北陸新幹線の金沢開業を踏まえ、「歩行者と公共交通を優先するまちづくり」を基本的な考え方として戦略を策定した。

そこで、公共交通とマイカー利用等の交通体系に応じて4つのゾーンに区分し、各ゾーンにおいて基本方針を定めている。具体的には、環状道路の整備による通過交通の抑制、公共交通軸の強化、P&R 駐車場の設置や条例による駐車場設置の制限等の施策をパッケージとしている。



図 1 - 8 金沢市総合交通戦略策定範囲

Q：総合交通戦略策定に至った背景・目的は？

A 1：総合交通戦略を策定した市町村において、以下の背景・目的が挙げられる。

- ・地域の様々な関係者が共通認識を持って課題解決を図る必要性を感じていた。
- ・「次の時代を担う交通環境」をどの様に整えてゆくかを示すものとして交通戦略を策定した。
- ・社会資本整備の予算が減少する中で、道路などのハード整備について、渋滞対策や歩行者空間の確保など個々の計画の中で優先順位はあるが、都市交通全体として、実現すべき目標やその実現のための施策及び優先度が明確になっておらず、予算獲得のために施策の重要度を整理する必要があった。
- ・バス路線の廃止が進んでいる中で、市民の移動手段を確保してゆくためには中心部・郊外部・公共交通空白地域において、交通事業者と市民、行政の役割分担があいまいで責任の所在を明確にする必要があった。
- ・PT調査に基づく都市交通マスタープラン及びあるべき将来都市像が明らかにされており、これらをめざした交通施策の実施プログラムを作成する必要があった。
- ・短期的プログラムによる施策（10年程度）はPDCAが組みやすく、実施のチェックが確実にできる。このため計画倒れになり難い。
- ・マスタープラン等を展開する短中期的に実施すべき重点プログラムの実施に向けた計画が必要だった。
- ・地域公共交通連携計画と併せて集約型都市構造を実現する取り組みをめざした。
- ・官民一体となった公共交通手段の維持やソフト・ハード両面での都市交通環境整備が必要と考えていた。
- ・現在進行中のプロジェクト、今後展開が予定されているプロジェクトに関する予算獲得の必要性を裏付ける必要があった。
- ・国庫補助金の導入（都市・地域戦略推進事業）を図るため。

1-2 総合交通戦略として取り組むことの意義（＝メリット）

総合交通戦略に取り組むことのメリットは次のとおりである。

地方公共団体のメリット

総合交通戦略の策定から実施を協議会形式で行うこと、土地利用施策を含めた様々な分野の施策をパッケージ化して総合的な施策を行うことで、以下の点がメリットとして挙げられる。

将来都市像のビジョンを明確にし、まちづくりに関する交通体系のあり方を整理できる。

関係機関の共通認識の形成、調整作業等がスムーズに進む。

市民や議会、首長への説明・共通認識が得られやすくなる。

庁内で交通の重要度が認識され重要施策として位置づけられる。庁内、特に財政部局の説得性が向上し、財政措置もスムーズに進むようになる。

市民、マスコミ等へ行政の姿勢をPRできる。

関係主体のメリット

総合交通戦略は、複数の関係主体が集まる協議会を作って、協議・意見交換・合意のもとに進めることで、以下の点が期待される。

それぞれの主体における合意形成の動機づけが与えられる。

行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができる。

新たな問題を解決するための協調行動を話し合うことができる。

こうした取り組みを継続することが、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得る。

市民のメリット

総合交通戦略によって、市町村が抱えている課題を解決し、将来都市像を実現することにより、以下の点がメリットとして挙げられる。

公共交通の利便性が向上する。

集約型都市構造により、中心市街地や生活拠点の賑わいが向上する。

税金が効果的に社会基盤に投入され、また税金の用途が明確になる。

総合交通戦略に取り組むことのメリットについて、既存の総合交通戦略の分析および総合交通戦略に取り組んできた自治体へのアンケートやヒアリングを踏まえ、市民、地方公共団体、関係主体それぞれに期待されるメリットについて整理した。

地方公共団体のメリット

公共交通は民間事業者が担っていることが多く、独立採算で運営されているため、従来の交通施策は、まちづくりの観点から総合的な交通施策を実施することが難しい。また、自治体がコミュニティバスを導入する際も民間事業者が経営上の判断から導入に反対するケースも多く見受けられる。このような状況の中、協議会形式の総合交通戦略を策定することで、将来都市像を共有し関係者と意思疎通を図り、合意形成をすることで、まちづくりの観点からの交通施策を実施するための有効な手段となる。

また、将来都市像の実現に向けて交通体系を整理するため、市民や首長、議会、庁内などに対して交通施策の重要性を説明することも出来る。さらに総合交通戦略に事業の位置づけがなされることにより、事業実施の根拠となり、財政的な優先度が高くなることも期待される。

このような地方公共団体の取り組みは交通体系にしっかりと取り組んでいるという認識を市民やマスコミに与え、地方公共団体のPRが出来るだけでなく、交通施策にさらに関心をもってもらうことも出来る。

関係主体のメリット

総合交通戦略は、複数の関係主体が集まる協議会を設立し、協議・意見交換・合意のもとに進めることが大きな特徴のひとつである。特に、地方公共団体と交通事業者の従来との関係では、個別の要件で協議していたために利害関係が優先されてしまうことが多く見られたが、総合交通戦略では将来都市像実現という大きな目標から議論されるため、良好な関係を築くことができたという声も多く寄せられている。さらに、各自がそれぞれの主体に戻った際に、総合交通戦略に対する共通認識を形成しているため、内部での調整作業等を円滑に進めることも期待される。

また、共通の目標のために、行政や他の関係主体との動きと歩調を合わせた事業計画を立案することが可能となり、個別で施策を行うよりも、一体的な施策を行うことによる相乗効果が期待される。さらに実施プログラム中の施策を進めるにあたり、新たな問題や課題に直面した際には、交通戦略策定時にお互いの施策の意図を把握しているため、解決に向け協調行動を話し合うことが出来る。総合交通戦略で協調した交通事業者との関係を戦略策定後も継続し、結果的に地方公共団体と交通事業者とのコミュニケーションが良好に保たれ、関係主体が相互に事業の進捗を確認することができる。

市民のメリット

都市の拡散が進展し、中心市街地の衰退、生活拠点が郊外に広がる状況の中、単発的な取り組みで拠点市街地を形成することは困難である。総合交通戦略によって集約型都市構造の実現により拠点となる中心市街地を形成することで、中心市街地と生活拠点の賑わいが向上する。賑わいが向上し、公共交通の利用者

が増加することにより公共交通の利便性がさらに向上していくと考えられ、今後、市民にとっても重要な施策になると考えられる。また、税金が効果的に社会基盤に充てられているか、用途が明確であるため理解されやすく、さらに利便性の高い公共交通サービスを受けることで還元もされる。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

Q：総合交通戦略策定のメリットは？

A：

- ・交通に関連する計画の相互の関係や方針が明確になった。
- ・本市の交通政策を明確に説明できるようになった。
- ・個別事業の実施理由や相乗効果によるメリットを整理することができた。
- ・交通に関して関係機関を交え総合的に協議できる場ができた。
- ・関係機関による協議会の設置により共通認識の形成、調整作業等がスムーズに行え、一体的に交通政策を推進する体制ができた。
- ・総合交通戦略で協調した事業者との関係は戦略策定後も継続的に続く場合があり、結果的に地方公共団体と事業者とのコミュニケーションが良好な状態を保つことに寄与した。
- ・市内において交通の重要度が認識され重要施策として位置づけられた。
- ・交通戦略の策定、実施において、市内関係部署との連携を図ることができた。
- ・戦略に事業の位置づけがされたことにより事業実施の根拠となり、予算化や補助申請がしやすくなった。
- ・各種事業の実施や補助金等の申請において、交通戦略による位置づけが明確なため、協議がスムーズである。
- ・市民や議会への説明・共通認識が得られやすくなった。
- ・様々な団体、市民と意見交換を行ったことにより、双方で都市交通に対する認識を深め、協働による施策展開の足がかりとすることができた。
- ・各自治体や調査機関から視察が多くなり、情報交換等が行えている。
- ・策定に伴う広報活動等により市民に対して交通施策のPRができた。
- ・市民生活に着目した交通をPRできた。

Q：庁内の財政部局等に総合交通戦略策定の取組みの必要性をどう説明するのか？

A：既存導入都市（地区）による総合交通戦略の必要性の説明内容（具体事例）は以下の通りである。

- ・財政部局への説明では、これまでの計画とは異なる点として、「誰が何時まで何を実施するのかを明確にすること」を明らかにした。形だけの計画書ではないことを理解してもらった。
- ・現状データや将来推計データを基に、人口減少・高齢化に向けた本市の交通問題解決が喫緊の課題であることを説明した。
- ・総合交通戦略を進めることで交通手段分担の適正化、自動車利用の削減等が進み、結果として、例えば、都市計画道路の一部を廃止する等事業費が削減可能なり、効率的な都市運営への可能性が期待できるといったシナリオも考えることができ、結果として、庁内、特に財政部局の説得性が向上したと考えている。
- ・行政が自ら公共交通に関与する理由として、交通事業者依存型の交通政策では問題解消できないことを説明した。既存調査データ等に基づき交通の現状と問題点を示し、従前の取組みをふまえた課題に対する新たな対応の必要性を説明した。
- ・国の補助制度を活用することを説明した。

1-3 総合交通戦略に取り組む動機とその展開

都市交通の課題認識から総合交通戦略の取り組みに対する動機とその展開は、主に次の2点に分類される。

都市の交通施策全体に対する総合的な観点からの課題意識からの展開
特定地区、特定の個別プロジェクトへの対応を契機とした課題意識からの展開

総合交通戦略を用い、移動の連続性、モード間の連携を考慮し、土地利用を含めた総合的な観点から都市交通施策全体を検討し、その戦略的な取り組みへと展開してゆくことが望ましい。

総合交通戦略策定にあたり意識した課題、すなわち動機は、戦略策定都市へのアンケート調査によると、次のとおりである。

都市の交通施策全体に対し、総合的な観点からの課題意識（32都市）

- ・交通施策の考え方の明確化
- ・自家用車利用の抑制と公共交通を中心とした交通体系への転換
- ・新たな社会情勢の中での都市計画道路の整備のあり方

特定地区、特定の個別プロジェクトへの対応を契機とした課題意識（27都市）

- ・新幹線や新たな都市鉄道の開業
- ・新たな都市内基幹公共交通の構築
- ・鉄道廃線跡の活用、既存公共交通の利便性向上
- ・新たな都市拠点形成等都市構造変化への対応
- ・鉄道新駅開業に伴う駅周辺の交通再編
- ・住宅都市から、商業・業務集積への転換
- ・中心市街地の歩行者の安全性・快適性確保、端末物流対策
- ・特定地区（駅周辺、その他）のまちづくりと一体となった交通施策（公共交通、自動車、二輪車、歩行者）の実現等

資料：アンケート調査（平成23年2月）

総合交通戦略策定都市の取り組みで見られる策定に対する二つの動機は、具体的には次の様に展開してゆくことが重要である

都市の交通施策全体に対する総合的な観点からの課題意識からの展開

総合交通戦略は、将来像実現のため土地利用を含めた総合的、一体的な施策推進を行うことが求められている。その取り組みは、具体的には、都市交通、市街地整備、土地利用、福祉、商業、住宅等多様な分野の関係施策間の連携を一層強化することを目指して、地方公共団体等の行政機関と交通事業者等の民間事業者が協働でひとつの目標を共有して総合的に展開してゆくことが必要である。

特定地区、特定の個別プロジェクトへの対応を契機とした課題意識からの展開

単一施策を実施する場合であっても一つの交通モードだけ注目したのでは都市・交通問題を解決することは難しいことから、各モード間の密接なつながりに注目し、各モードのあるべき姿を考えた上で施策を実行してゆくことが必要である。

したがって、総合交通戦略の策定に至る動機が、「特定地区、特定の個別プロジェクト」を進めることが当面の目標であったとしても、移動の連続性、モード間の連携を考慮した総合交通的な取り組みへと展開してゆくことが重要である。

このように、総合交通戦略は、取り組みの動機が異なる場合であっても、総合交通的な取り組みとまちづくり施策とを一体的・集約的に実施してゆくことが共通している。こうした観点から、総合交通戦略を進めて行くためには、将来の望ましい都市構造の実現と市民の移動の利便性の確保の両面で第一義的責任を担う地方公共団体がこうした取り組みの中心になるべきであるとされている。

具体的には、地方公共団体（特に市町村、市町村が連携する場合も含む）は、自らが中心となって関係者からなる協議会を設立し、協議会が経済的合理性を考慮しつつ、目標とする将来都市像や都市交通のサービスレベルを明確にした上で関係者がそれぞれの責任のもとに実行する仕組みを構築し、それを確実に推進する戦略的な取り組みが必要である。

1-4 立地適正化計画等への総合交通戦略の活用等

立地適正化計画

多くの地方都市では、急速な人口減少に転じる中で、拡散した居住エリアでの生活を支える医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が困難になることが懸念される。

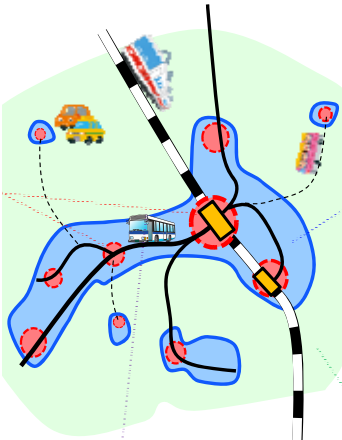
今般、都市再生特別措置法を改正し、一定の居住密度の維持や都市機能の計画的な配置、これらを支える公共交通等の充実等を行うための施策を立地適正化計画として市町村が策定できることとした。

この立地適正化計画は、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指し、居住を誘導する区域や都市機能を計画的に立地させる区域等を決め、将来都市像をより具体化するマスタープランとなるものである。

多極ネットワーク型コンパクトシティの実現においては、単に居住や都市機能を誘導する区域を決めるだけでなく、居住地から都市機能への交通アクセスの確保等を明示することが重要であり、交通アクセスの改善やサービス水準の充実に関する方向性や目標を設定することが望ましい。

多極ネットワーク型コンパクトシティを目標とした総合交通戦略が策定されている場合は、1-1でも記述している通り、目指すべき将来都市像実現のために必要な交通の施策を決めるものであり、立地適正化計画で示される将来都市像や交通施策の内容が同じ計画となることから、総合交通戦略を活用して、立地適正化計画を策定することが望ましい。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

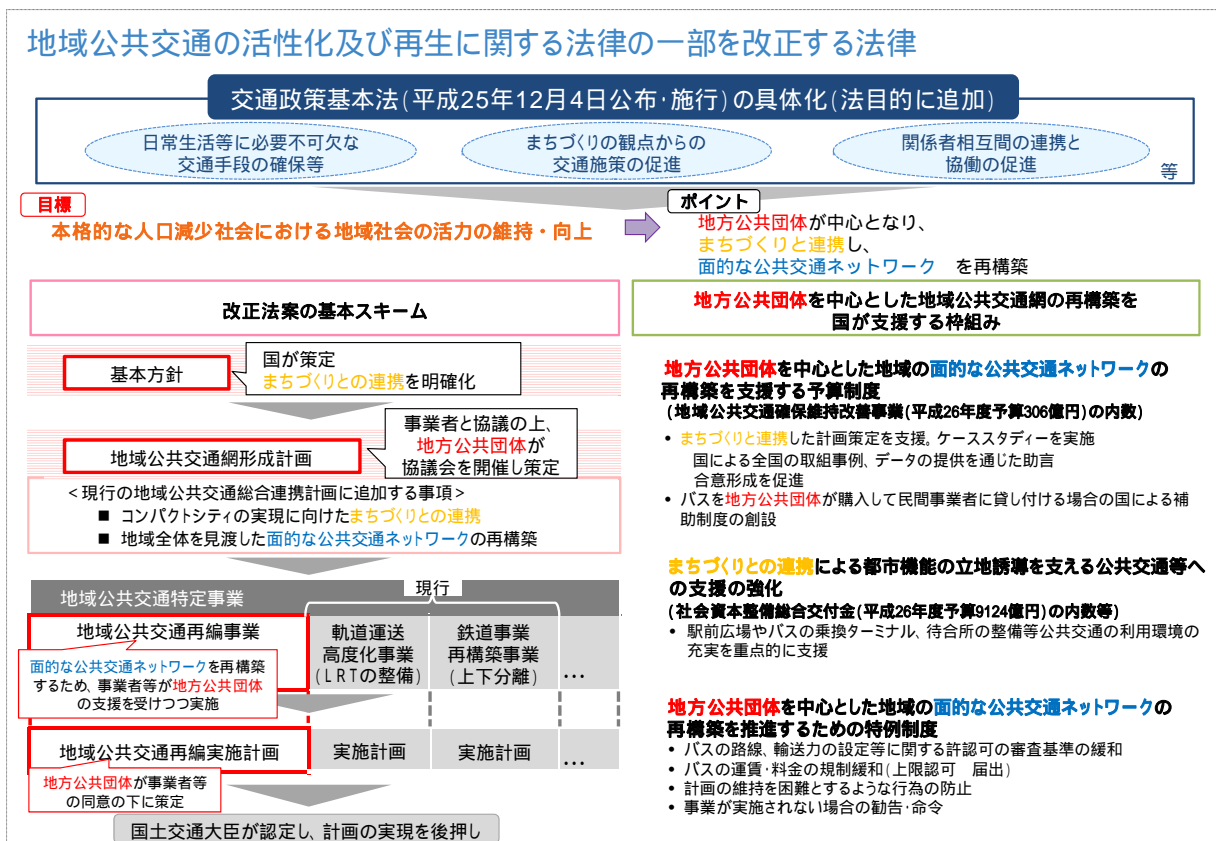
背景 ・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。		
法律の概要 立地適正化計画（市町村） ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的な マスタープラン を作成 ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（ 多極ネットワーク型コンパクトシティ ）		
都市機能誘導区域 生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定 都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進誘導施設への税財政・金融上の支援 ・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 税制 ・民都機構による出資等の対象化 予算 ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 予算 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和 ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能 公的不動産・低未利用地の有効活用 ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 予算 歩いて暮らせるまちづくり ・附置義務駐車場の集約化も可能 ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ ・歩行空間の整備支援 予算		居住誘導区域 居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定 区域内における居住環境の向上 ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 予算 ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更） 区域外の居住の緩やかなコントロール ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能 区域外の住宅等跡地の管理・活用 ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度 ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 予算
公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定 公共交通を軸とするまちづくり ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法） ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場の整備支援 予算		
誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請 下線は法律に規定するもの		

地域公共交通網形成計画

本格的な人口減少社会において、地域社会の活力の維持・向上に不可欠な地域公共交通の維持が大きな課題である。

今般、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律を改正し、改正前の地域公共交通総合連携計画を、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築する地域公共交通網形成計画に改正したものである。当該計画はコンパクトシティ実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築を目指すものである。

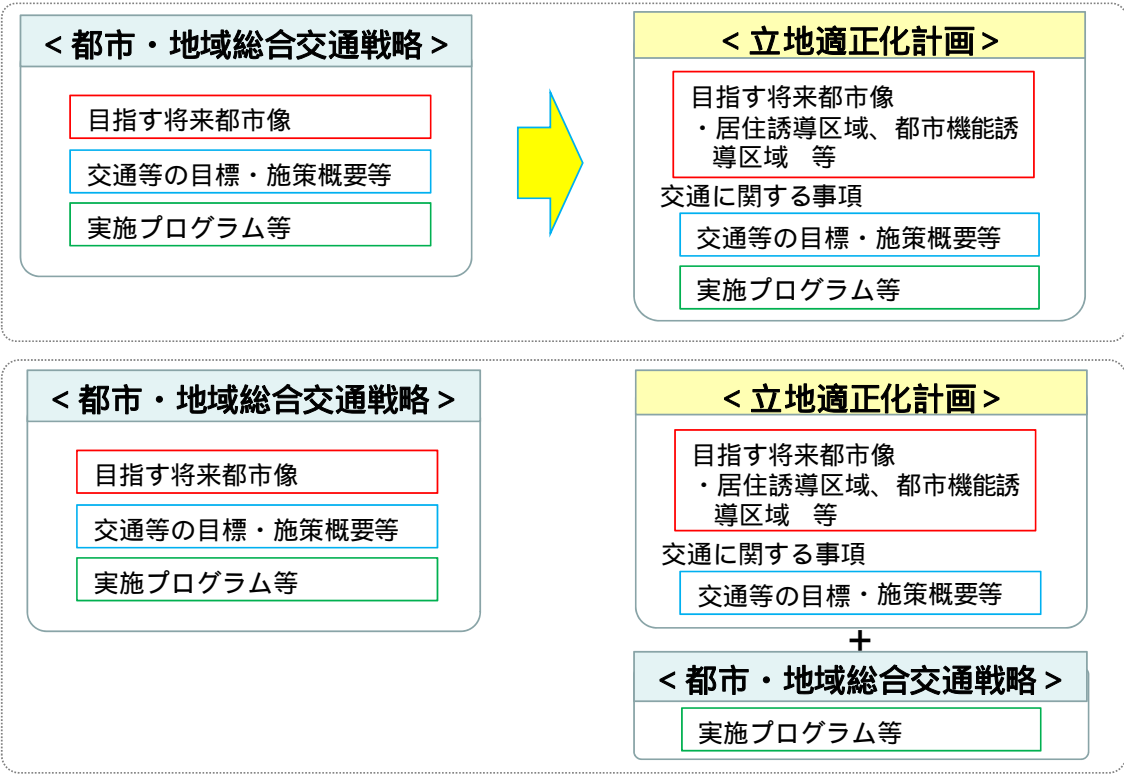
地域公共交通再編実施計画を策定することにより、計画に位置づけられた事業を実施しない交通事業者に対し勧告・命令を行うことができるようになる。これは、これまで任意の協定等に頼っていた地方公共団体による交通施設整備と交通事業者による有効活用についての約束等を担保する措置ともなることから、積極的に策定されることが望まれる。



各種計画の関係等

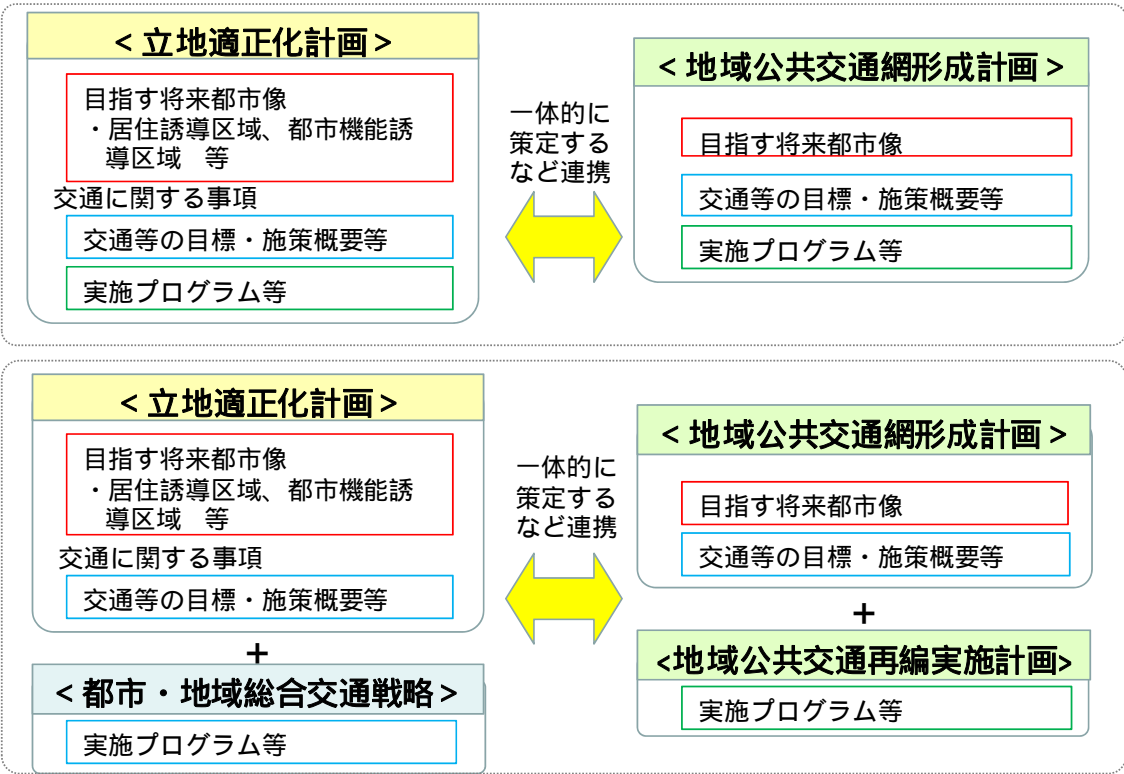
○ 総合交通戦略を活用し、立地適正化計画を作成する例

立地適正化計画は、マスタープラン総合交通戦略の全てを書くことも考えられるが、実施プログラムのように具体的な事業までは書かないことも考えられる。



○ 立地適正化計画・地域公共交通網形成計画との関係例

・ 立地適正化計画と公共交通網形成計画の交通の内容は、相当程度同様となることが想定される
 ・ 同じ協議会を活用し、一体的に策定するなど連携して、計画策定を行うことが望ましい



第2章 協議会の設置と市民参画・合意形成

2-1 協議会の設置

(1) 協議会の役割

協議会は、将来都市像の実現に向けて継続的、発展的な取り組みを行うことが出来る唯一の組織であり、以下に示す役割が求められている。

総合交通戦略の内容の検討と承認

総合交通戦略の広報、市民への周知

総合交通戦略の実施の監理

総合交通戦略の評価・見直し

協議会は、以下に示す4つの役割が求められている。

総合交通戦略の内容の検討と承認

総合交通戦略協議会は、参加する関係各位がその主体者としての責任のもとに合意形成を図り、各々の主体が責任を持ってこれを進める場であることから、総合交通戦略の内容を検討し、これを承認することが第一の役割となる。

総合交通戦略の広報、市民への周知

総合交通戦略に対し、関係する主体が共通の目標のもとに一体的に取り組むことが必要であり、広く情報発信し、多くの市民がこれを認識できるように努めることも協議会の大きな役割といえる。

総合交通戦略の実施の監理

将来の都市像を実現するための現実的な取り組みであることに鑑み、可能な限り協議会として施策の実施状況を常に把握し、円滑に遂行されることを監理することが望ましい。新たに合意形成された取り組みを行う場合、戦略通りに取り組みが進められず軌道修正が必要な場合は、その原因を明確にし、修正を図っていかなければならないからである。

総合交通戦略の評価・見直し

経済環境等を敏感に捉え、実施プログラムに基づき戦略目標の実現を着実に図ってゆくため、一定の時期で目標への達成度を把握・評価し、必要に応じて施策パッケージや実施プログラムに修正を加え、新たな戦略として実施してゆくことが重要である。

(2) 協議会のメンバー構成と組織体制

協議会のメンバー構成は、地域の交通に関する実情、地方公共団体や交通事業者等の関係主体の繋がり、総合交通戦略の取り組みにおいてどのような調整が必要なのか等をよく考え、地域の関係主体による「総力戦」となる体制を構築できるよう選ぶことが望ましい。

また、総合交通戦略を策定した都市からは、協議会の組織構築において大切なのはメンバー相互の関係の構築であるという声が多く寄せられている。協議会を通じて関係者間相互の関係をうまく築くことが、総合交通戦略の策定から事業推進に至る一連の取り組みの中で重要である。

1) メンバー構成

総合交通戦略協議会の構成メンバーには、地方公共団体と各種交通事業者、道路管理者、交通管理者は不可欠である。加えて、学識経験者、想定される施策展開に関係する各種団体、まちづくり活動団体、一般市民等が考えられる。

一般市民の参加は、利用者の視点からの意見・要望を聞くことができるため非常に重要であり、市民委員を公募で選定する等のケースも見受けられる。

このようにメンバーの組み合わせや人数といった構成は、地域の交通に関する実情、地域に交通に関わるどのような関係主体が存在するか、また地方公共団体やその関係主体間の繋がり、総合交通戦略の取組においてどのような調整をしたいのか等をよく考え、地域の関係主体による「総力戦」となる体制を構築できるよう選ぶことが望ましい。

戦略策定都市のほとんどでは、協議会を構成するメンバーに学識経験者が参画している。実績から見ると、1協議会あたりの学識経験者の人数は概ね1～4名程度のケースが多く、分野は交通計画、都市計画、まちづくり、地域経済等策定する戦略の方向性に応じて選ばれている。

策定済・策定中の都市では、選定のポイントとして、交通政策全般の観点からの助言という点を重視しているが、従来からその都市の取り組みに関与している方や地元大学の方という観点で選定している場合も見受けられる。戦略策定都市の中で、学識経験者及びその研究室の学生等が社会実験やデータ収集等の実務に参画するケースも増えてきており、産官学連携という意味や、相互にメリットを得られる事例も見受けられる。

地方公共団体のメンバーは、関係部局の長が数人で臨むケースが一般的といえるが、中には総力戦を意識して副市長が地方公共団体を代表してメンバーになる場合や、市長を特別委員に据えるといった事例も見受けられる。また、想定される施策が関係する部署（都市部局、道路部局、財政部局、福祉部局、交通安全部局等）から幅広く構成することが望ましい。

なお、構成メンバーとなり得る関係機関・関係者の具体例を表2-1に示す。

表 2 - 1 既存事例における協議会を構成する関係機関・関係者

分類	機関・所属	交通戦略に係る主な役割
学識経験者	大学教授等	専門家としての指導・助言、実務指導
交通関連事業者	鉄道・軌道事業者	鉄道・軌道の運行・運営全般
	バス事業者	バスの運行・運営全般
	タクシー事業者	タクシーの新たな活用
	駐車場運営事業者	駐車場配置・料金設定等
道路管理者等	国(所管事務所等)	国道等道路整備・管理等
	県(本課、土木事務所等)	県道等道路整備・管理等
	市(道路関係部署)	市道等道路整備・管理等
交通管理者	警察(地元警察署)	交通安全及びその指導、交通管理施設等
市民その他	関連団体(社福協、観光協会等)	福祉、観光等の活動との連携
	経済団体等(商工会議所等)	産業、まちづくり活動との連携
	まちづくり団体(NPO等)	まちづくり活動との連携
	一般市民(公募市民等)	利用者からの視点に関する事項等
地方公共団体	企画関連部署	他の行政計画との整合、調整等
	財政関連部署	予算の重点化、財政調整等
	都市政策・計画関連部署	都市政策、都市計画
	交通政策・計画関連部署	交通政策、交通計画
	都市整備関連部署	都市整備、土地利用
	商工関連部署	中心市街地活性化、その他商工政策
	観光関連部署	観光政策、交流人口
	福祉関連部署	ユニバーサルデザイン、バリアフリー
	教育関連部署	交通教育・指導、通学環境
	地域振興関連部署	各地域の振興政策
その他	マスコミ	社会動向、情報発信
	著名人	情報発信



写真 2 - 1 協議会の開催の様子

2) 協議会の組織体制

地方公共団体の規模や地域の特性、地方公共団体と協議会メンバーの従来からの関係性等によってこれらの体制づくりを考えてゆく必要があるが、重要なことは、関係主体間でしっかりと協議・調整できる関係を築くことであり、内容に応じて必要なものは実務協議を実施することが望ましい。

また、協議会の組織構成は総合交通戦略の策定を実務的に進める上で、協議会単独組織の体制で実施されるケースが多いが、中には幹事会や作業部会といった下部組織の体制を構築している都市も見受けられる。これは戦略の計画規模の大小又は関係する機関の数により、実務的なレベルの協議をどのように行うかという考え方の相違によるものと考えられる。

協議会は性質上、単独組織で実施する場合は、事務局（担当課）が協議会とは別に交通事業者等と個別に実務協議をおこなって調整してゆくことになるが、これを、正式な体制の中で機能させようとするのが作業部会方式である。（下図参照）

戦略策定都市の事務局から、「協議会の取り組みを通じて、これまでほとんど接触する機会がなかった交通事業者等と定期的に協議できる関係が構築できた。」との声もあり、策定の段階のみならず、戦略の実施にあたって、こうした関係性を維持しつつ取り組んでゆくことが重要であり、協議会による効果が得られた事例であるといえる。

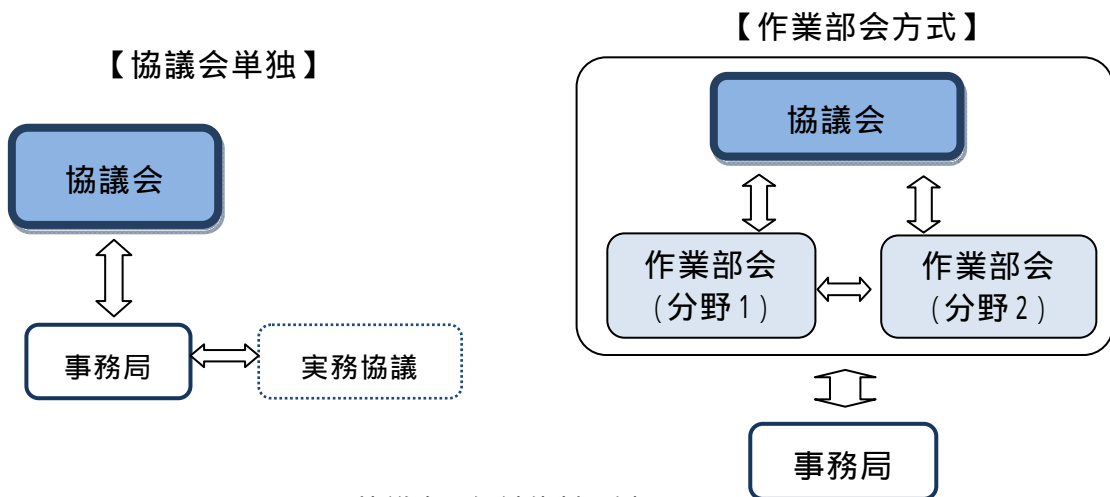


図2 - 1 協議会の組織体制の例

(3) 事務局等の庁内体制

総合交通戦略を検討する事務局(担当部署)は、交通事業者や道路・交通管理者等の実務協議を綿密に実施してゆく必要があるとともに、協議会の運営を効率的に行っていくことが求められる。したがって、事務局が円滑に協議会を運営できるよう、可能な限り複数の部署と連携体制を構築することが望ましい。特に、実施プログラムを策定、実施するためには、企画財政部局との協働は、施策実施に財政的な裏付けを確保する観点から有効である。

総合交通戦略の策定を担当する部署は実際どのような部署が担当したかについて、策定済及び策定中の65都市について明らかにした。ここでは、都市計画系(都市計画課等)が最も多く25都市、次いで交通政策・計画系(交通政策課、都市交通課等)が20都市あり、この2つの部署が圧倒的に多い状況となっている。

さらに、事務局組織として別途庁内検討組織を設置して庁内の部署を総合的に取り組もうとされているケースも見受けられる。

総合交通戦略の策定を担当した部署の実態

総合交通戦略の策定を担当した部署としては、都市計画系の部署、交通政策、計画系の部署が圧倒的に多い。

<総合交通戦略を担当する主な部署>(全65都市中)

- ・都市計画系(都市計画課等) 25都市
- ・交通政策、計画系(交通政策課、都市交通課等) 20都市

(H22.2に実施したアンケート調査結果より)

こうした戦略策定都市の例を踏まえると、戦略を策定する事務局のあり方として次のようなスタイルが考えられる。

- 総合交通戦略の策定を担当する部署は、将来都市像を実現するために、市の実情、取り組みたい施策、関係主体との連携等を考慮し、戦略案の策定、協議会の運営を進めることができる部署が望ましい。その際、総合交通戦略の確実な実施に向け、その意義や役割、目標に関する共通認識を庁内でしっかりと持ち、一体となって取り組める体制を構築することが重要である。

○戦略目標実現に向けて実施プログラムを策定、実施してゆくためには、財政的な裏付けが必要である。財政執行にあたっては庁内で実施される調整作業が必須であり、総合交通戦略の意義や役割、目標に関する共通認識を確保し、実施プログラムが円滑に推進されるためにも、庁内の意見を集約する場を設け、協議会運営に反映してゆくことが望ましい。特に、企画や財政部局との協働は、実施プログラムを検討するにあたり財政的な裏付けを反映させたい場合に有効である。図2-2に、庁内の協議体制の例を示す。

(庁内検討部会・ワーキングを
設置しない場合)

(庁内検討部会・ワーキング
を設置する場合)

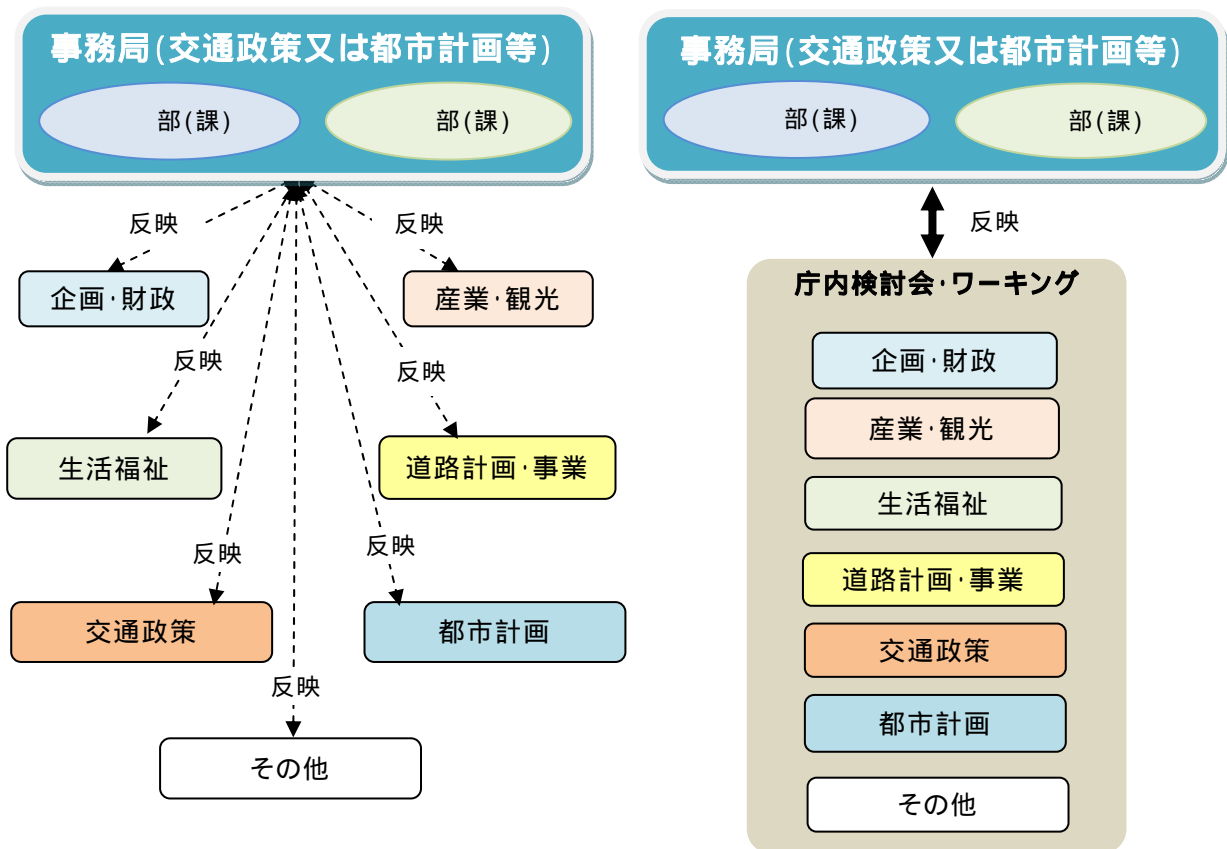


図2-2 庁内の協議体制の例

Q：協議会はどのように運営するのか？

A：各都市事例では協議会に対し次のような役割・仕事を分担させている。

- ・進捗管理のための委員会（毎年開催） 地域公共交通会議（法定） 見直し検討委員会（5年後）を計画している。
- ・地域公共交通会議を兼ねる市総合交通会議を設置している。
- ・住民、交通事業者、行政の三者からなる「総合交通戦略推進協議会」を設立し、戦略を策定する。

Q：協議会等で関係機関との協議・調整を円滑に進める秘訣（工夫）は？

A：協議体制の構築、協議・調整に当たっての秘訣（工夫）は以下の点が注目される。

（総合交通戦略策定にあたって）

- ・施策実施の必要性を整理するとともに、関係機関の担当者によるワーキンググループを設立し、密に協議・調整した。
- ・戦略策定に着手する前に、関係部局を集めたワークショップを数回重ね、相互に理解を深めた。
- ・戦略策定にあたり庁内に委員会を立ち上げて、窓口となる部署（事務局）を明確にし、関係する部署にも共通認識を持ってもらうことと、各施策との整合を図りながら進めることが重要であることを説明し、円滑に策定出来る庁内体制を事前に調整した。

（戦略策定作業中）

- ・実施プログラムを検討する場合、事業実施部局を含めて関連部局が広がり、調整が難しい。したがって、早い時期から戦略で関連する担当部局巻き込んで調整を図ることが重要。特に、継続事業に比べ新規事業については庁内のバランスを見ながら事業化ベースとして認知されることになるため、早くから担当部局をまきこんで議論し、合意することがポイント。
- ・国の支援はあるが、補助制度等の内容が変更される場合が多く、必ずしも戦略を実施する部局が全てを理解しているわけではない。このため、相互の情報交換が重要で確認しながら効果的な支援を選択してゆく必要があり、横のつながりを確保したこと。
- ・公共交通等、民間の事業によるところが大きい場合、その実行性をどれだけ担保できるかが課題。
- ・実務者レベルでの部会を組織する方が、機動的な対応が期待できる。具体的には、庁内に個別にワーキンググループを設け、調整を実施している。この場合、交通戦略案を立てる部署（事務局）を明確にし、さまざまな観点からチェックを受けることが出来る体制を確保することで円滑に進めることが考えられる。
- ・庁内土木部に交通政策室を設置し、街路事業や道路事業、交通安全対策事業、交通バリアフリー事業、コミュニティバス導入検討、公共交通に関するものなどを集約して推進することとした。計画の策定から事業の実施までをすべて交通政策室で行う。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

Q：協議会を構成するメンバーは？

A：P25 のメンバー構成が基本であり、庁内メンバーの構成、学識経験者の選定理由は以下の事例がある。

（庁内メンバー構成）

- ・保健福祉、環境、経済、観光、まちづくり、交通事業等の各担当部局と連携。
- ・オブザーバーとして、市民活動推進課（交通安全担当）、道路管理課、道路建設課、都市計画課、合併地区総務課、同建設課に検討組織の会議に出席。全市的な計画策定の観点から企画調整課との協議を実施。
- ・都市整備、道路、環境、経済、交通事業、企画、財政の各部局が協働で事務局を務めた。
- ・政策財政部、福祉部、市民部、産業観光部、都市計画部、建設部が協働で進めた（都市計画部都市交通政策課に事務局を設置）。

（学識経験者の選定理由）

- ・交通計画、都市計画、都市・地域経済、まちづくり支援の分野からを選任。
- ・都市計画審議会の委員及び都市計画マスタープラン策定を策定した際の学識経験者、交通関係の学識経験者等専門分野から選任している。

Q：総合交通戦略へ盛り込む施策についての庁内の合意形成の工夫は？

A：庁内検討委員会やプロジェクト等を立ち上げ、庁内で共通認識の形成を図りつつ進める場合が多い。

- ・市役所内に庁内検討委員会（部長級）を立ち上げて、庁内全体の事務事業に係わることについて、共通認識を図る。
- ・都市交通という概念がなかったが、道路整備という枠の中で庁内プロジェクトチームを立ち上げ、説明を行い、都市交通（交通戦略の必要性）を説明した。
- ・全庁にまたがる横断的な施策体系を構成する必要性があり、全体調整や庁内合意のプロセスに時間をかけて対応する。

2-2 市民の参画・合意形成

総合交通戦略の策定・実施に際しては、市民も総合交通戦略の取り組みの担い手の一員として積極的に参画できる体制を構築することが望ましい。

また、策定された総合交通戦略に対し、市民との合意形成を図り、共通認識とするためには、協議会のメンバーへの参加やパブリックコメント、市民アンケートの場の設置を通じ、周知徹底すること等が考えられる。

1) 市民参画の方法

戦略策定協議会への参加(傍聴を含む)はもちろん、パブリックコメント(意見募集)の実施や市民アンケートを実施する等、多くの市民が自由に意見を言える環境や、必要に応じてその意見を総合交通戦略案に反映する仕組みを用意することが必要である。

実施都市の状況を見ると、パブリックコメントは戦略案がまとまってから実施するケースが多いが、協議会における議論の内容等を常に公開し、検討段階から市民意見を吸収してゆくために、協議会の開催毎に行うことや行政のホームページ等で随時公開し、市民がいつでも意見を出せる環境を整えることも考えられる。

また、直接意見を言える場をつくる方法として、協議会の下部的機関として市民部会といったものの設定や、戦略策定のための市民ワークショップを協議会と同時並行で実施する等、より広く、多くの市民が主体的に参画できる工夫が望まれる。



写真 2 - 2 市民ワークショップの様子

2) 合意形成

市民の幅広い合意形成を図ってゆくためには、極力積極的な情報公開や広報を行うことが重要であり、少しでも多くの市民の方々に交通戦略の意義や目的といった事項について理解を深めていただき、行政と市民が一体となって交通戦略を推進してゆくことが理想である。

このため、早い段階からのパブリックコメントの実施は、意見を言える場を提供することだけでなく、少しでも多くの市民に情報を提供し、その必要性等を認識してもらえることにつながる。

また、広報としては、行政の広報誌等に積極的に掲載することは当然である

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

Q：民間事業者との連携、市民とのコミュニケーションを円滑に進めるためには？

A：双方に何らかのメリットを見出すことが調整がスムーズに進めるコツ。例えば路線バスの駅前広場への乗り入れは、バス事業者にとっても利用者増加が期待されることから、協議会にあっても事業者との調整がスムーズに進んだ例がある。また、ソフト施策等にあっては、市連合自治会と協議を行い進めている例もある。

第3章 総合交通戦略の策定

総合交通戦略の標準的な策定手順は以下の通り。

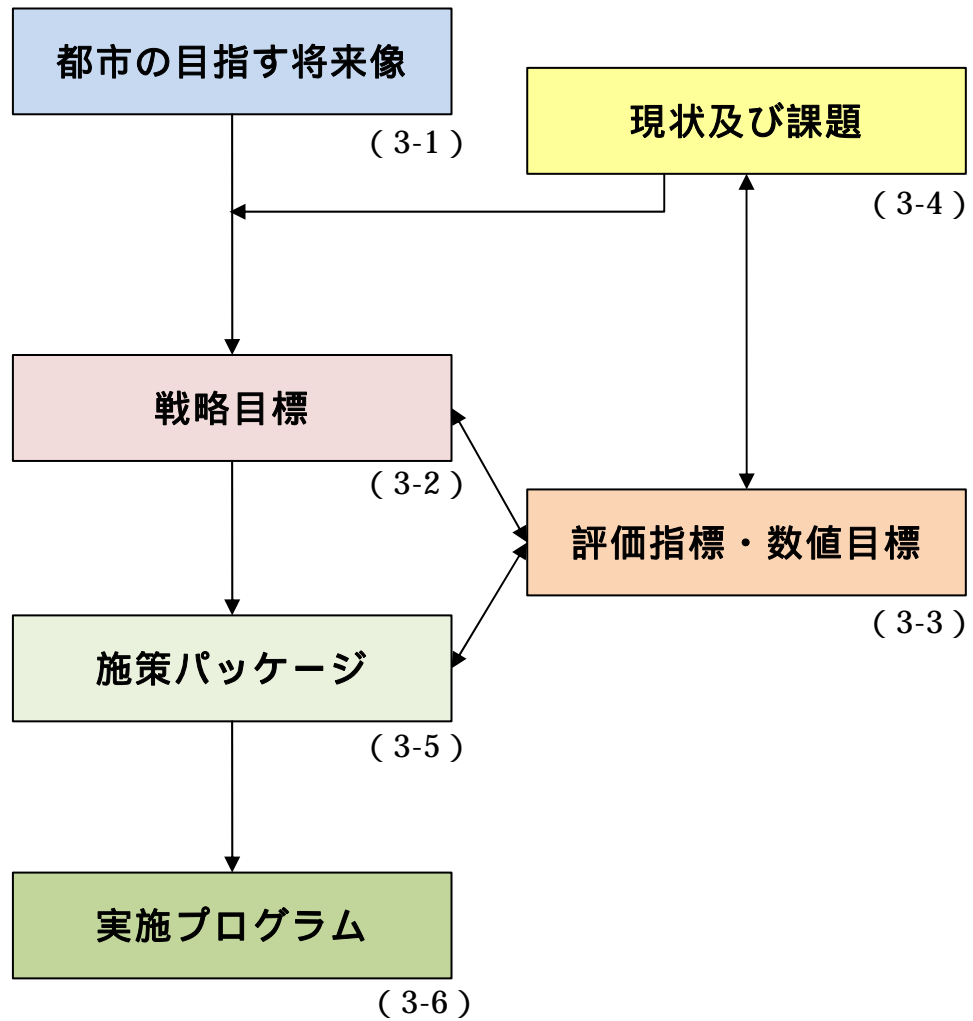


図3 - 1 総合交通戦略の策定手順

3 - 1 将来都市像の設定

将来都市像の設定に際しては、将来、実現される生活像を市民に判り易く提示し、目指すべき都市の将来像のイメージが共有できることが重要である。

具体的には、上位計画との整合を図り、それらで示されている理念や将来像を都市構造や交通面から整理し、市民にわかりやすい表現に努め、理解を促す概念図等を作成することが望ましい。

将来都市像は、集約型まちづくり、持続可能なまちづくり、低炭素型都市の実現、少子高齢社会への対応、中心市街地の活性化、市民生活の向上等、大きな目標として掲げられていることが多い。

また、市民や関係主体等に対し、共通の目標として示すことが重要であるため、わかりやすく短い表現に努め、理解を促すためのフレーズ、概念図等を作成することが望ましい。

将来都市像は、その都市が抱える課題や地域特性（都市構造、交通体系等）に応じて設定することになるが、具体的な検討に当たっては、地方公共団体が定める法定計画である総合計画（地方自治法第 2 条第 4 項）、都市計画マスタープラン（都市計画法第 18 条の 2 項）等で明らかにされている理念や将来像を参考に検討・設定し、それら上位計画と整合性を図る必要がある。

なお、上位計画が現在策定中、または今後見直しを行う予定の場合は、総合交通戦略の策定作業の中で目指すべき将来都市像を描き、今後検討される上位計画へ反映、共有・調整し、総力戦で取り組んでゆくことも考えられる。

< 総合交通戦略で目指す都市の将来像の例 >

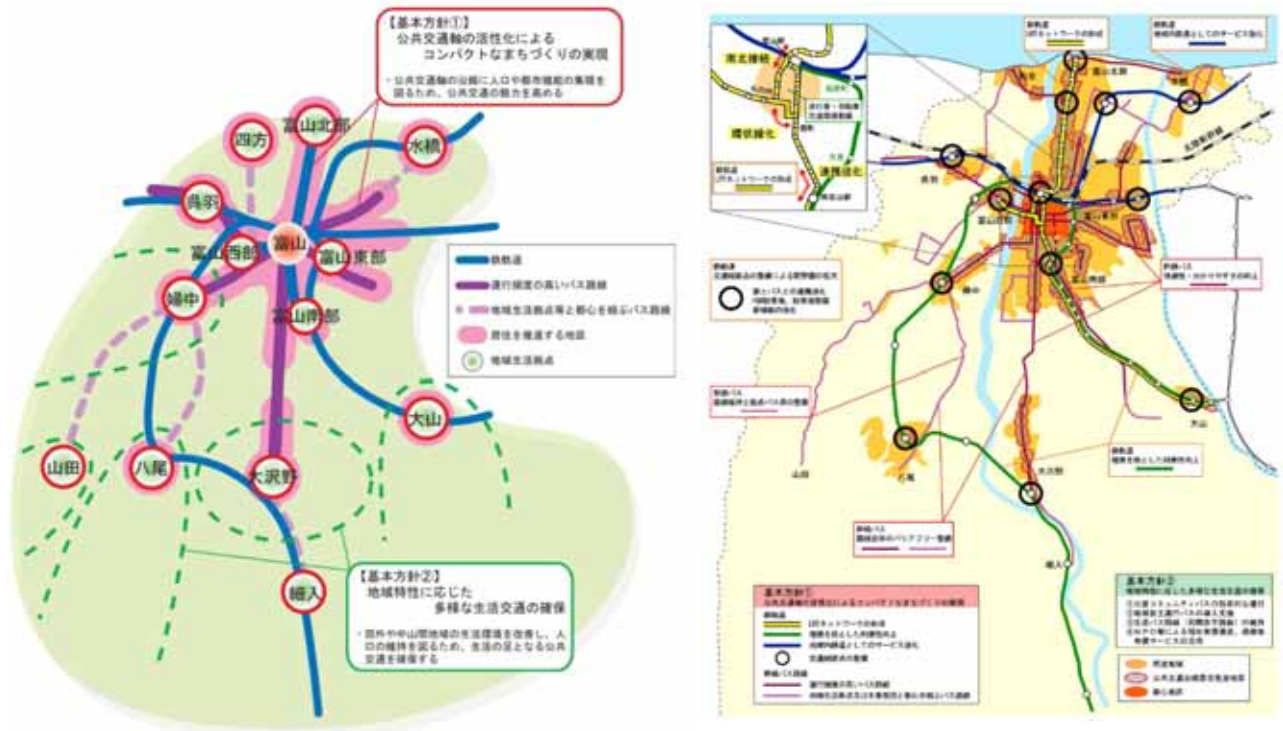


図 3 - 2 事例 1：富山市「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」

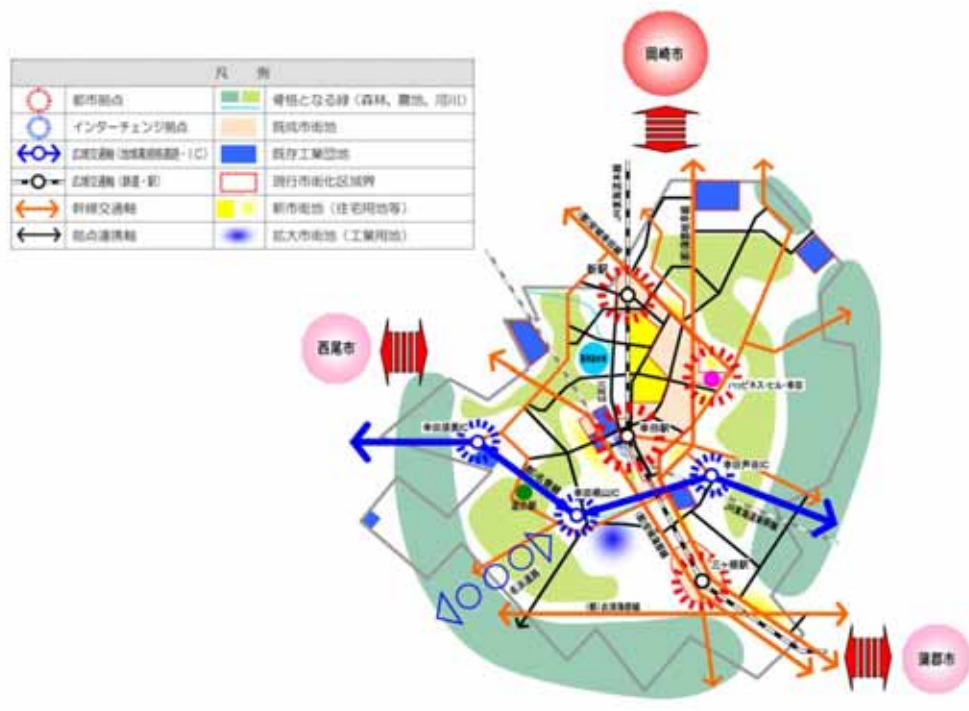


図 3 - 3 事例 2：幸田町（愛知県）「4 極を都市核としてコンパクトでまとまりのあるまちづくり」

表3 - 1 総合交通戦略策定済、策定中の都市における都市の将来像の設定方法

	将来像の設定方法		
	都市計画関連	自治体総合計画関連	その他
札幌市			
青森市			
盛岡市			
仙台市			
秋田市			
横手市			
福島市			
郡山市			
茨城県北臨海都市圏			
日立市			
石岡市			
宇都宮市			
高崎市			
さいたま市			
川崎市			
千葉市			
柏市			
豊島区			
墨田区			
中野区			
新宿区			
立川市			
町田市			
相模原市			
上田市			
新潟市			
富山市			
高岡市			
金沢市			
岐阜市			
多治見市			
静岡市			
浜松市			
富士市			
名古屋市			
安城市			
刈谷市			
瀬戸市			
幸田町			
岡崎市			
豊田市			
四日市市			
福井市			
近江八幡市			
京都市			
堺市			
明石市			
姫路市			
松江市			
岡山市			
倉敷市			
広島市			
福山市			
岩国市			
高松市			
松山市			
新居浜市			
高知市			
北九州市			
熊本都市圏			
大分都市圏			
宮崎都市圏			
鹿児島市			
沖縄本島中南部都市圏			
那覇市			

資料：H22.2 に実施したアンケート調査結果に基づき作成

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

Q：将来都市像を設定する際に工夫した点は？

A：

- ・総合計画及び都市計画マスタープランに位置付けられている将来都市像を踏まえ、都市構造や都市交通のあり方について将来都市像を戦略に設定した。
- ・総合計画で示された集約型都市構造を基に、並行して策定中である都市計画マスタープランで作成した将来都市像を戦略の将来都市像とした。
- ・都市計画マスタープランを策定中であったため、マスタープランの中で将来都市像を検討し、交通戦略で具体化を図った。

3-2 戦略目標

人口減少、超高齢社会における都市交通施策では、あるべきまちの姿を戦略の目標として掲げ、それを達成する取り組みが必要とされており、関係者が協力してその実現に向けて取り組むことが重要である。

将来都市像を具体的なイメージとしてブレイクダウンしたものが戦略目標である。

交通需要の量的拡大による効果を見込むことが難しい人口減少、超高齢社会では、財源的な制約を考慮して選択的に都市交通施策を進めざるを得ない。このため、目標を明確にし、関係者間でそれを共有し、選択的で効率的な施策の実現を目指すことが必要である。したがって、将来都市像を明確に提示し、従来から指摘されている「目標達成型」の施策を戦略的に展開してゆく必要がある。

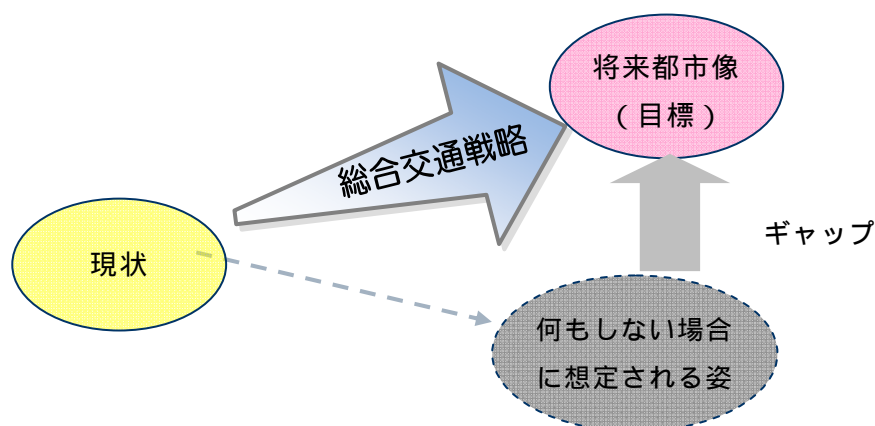


図3-4 総合交通戦略の役割

例えば、公共交通は公益事業として公共性、民間事業としての収益性の両面の性格を有しており、現状では収益性が確保されなくなると、サービス低下や撤退が進む懸念がある。しかし、公共交通は集約型都市構造の実現にとって必要不可欠なものであることから、収益性のみによって導入や存廃が判断されたり、ルート、ダイヤ、運賃等のサービス水準が決定されたりすることは適切とは言えない。このため、公共交通については地方公共団体が中心となって地域住民や交通事業者等と協議してサービス水準等に関する目標を設定し、関係者が協力してその実現に向けて取り組むことが必要とされている。

総合交通戦略は、集約型都市構造を実現するため、都市や地域において効率的で快適な移動環境（モビリティ）を実現することが目的であり、相互に関連する多様な交通手段を対象として、都市政策・地域政策の観点から「目標達成型」の都市交通施策として進めることが求められている。

総合交通戦略は、将来都市像（目標）と現状のギャップを埋めるための手段である。「戦略目標」は、総合交通戦略を実施するにあたっての基本方針にあたる部分といえる。したがって、戦略目標は、都市の将来像を見据えたうえで現状把握と喫緊の課題を踏まえて導かれる必要があり、その具体的な表現にあたっては、総合交通戦略の意図、戦略性を端的に示されていることが望ましい。

その際、まちのあるべき姿として、土地利用や市街地整備等と交通が有機的に連携する姿を目指して検討することが重要である

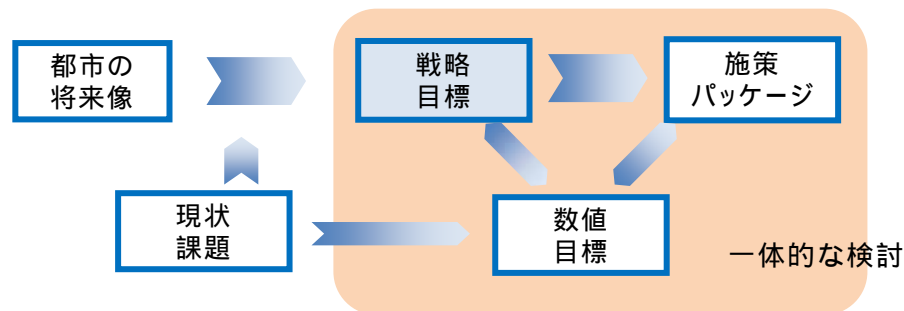


図3-5 総合交通戦略における戦略目標の設定

戦略目標を作成するまでのプロセス及び留意点を盛岡市の事例に基づき説明する。

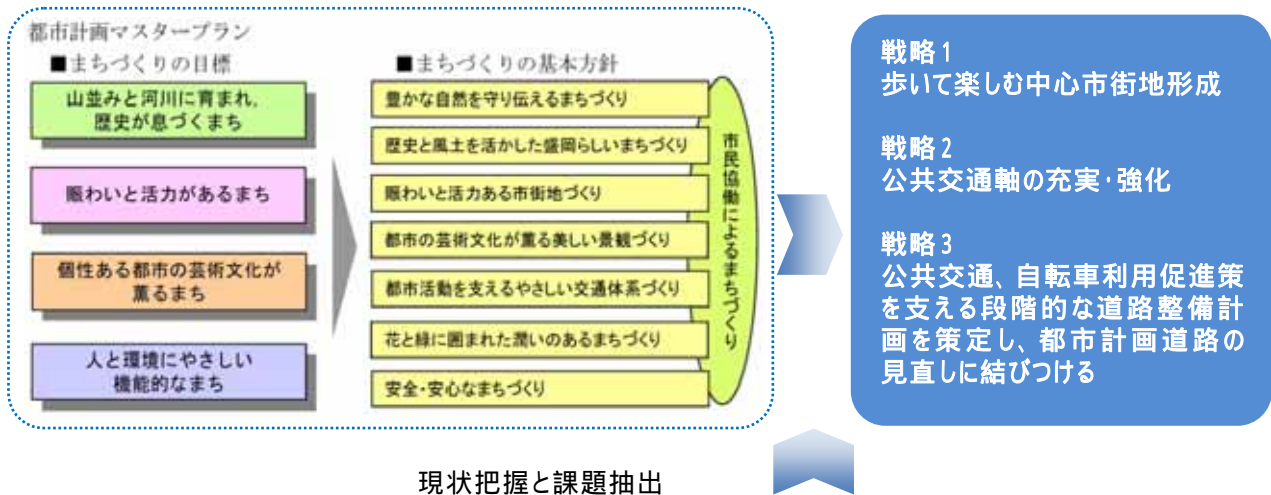
まず、都市計画マスタープランに基づき、都市の将来像として4つの「まちづくりの目標」を設定した。これらの目標達成に向けて、市民協働によるまちづくりを進めることを前提に7つの基本方針が示された。都市の将来像を実現化することを目的とする総合交通戦略は、まちづくり基本方針に基づき、都市交通の「現状把握と課題抽出」を踏まえ、3つの戦略で構成することが提案され、それぞれの「戦略目標」が設定された。

このように総合交通戦略は、将来都市像をめざした具体的な取り組みであることから、将来都市像 - 戦略目標のつながり、さらには後述する“数値目標 - 施策パッケージ”までのつながりをシナリオとして容易に理解できるように構成し、それを表現することが求められる。

なお、既に策定された総合交通戦略においては、戦略目標と同義で“基本方針、政策目標、基本的な考え方、施策の柱”等、様々な表現が実際には用いられており、用語表現は各総合交通戦略のなかで適宜決めるものである。

都市の将来像

戦略目標



現状把握と課題抽出

< 将来道路網計画からの課題 >

昭和 61 年に策定した将来道路網計画の市中心部を主体とした 4 車線道路網の社会情勢の変化等を踏まえた検証
昭和 13 年に都市計画決定された未整備の計画道路の見直し
今後の事業費を踏まえた実現可能な道路網の計画

< 公共交通施策からの課題 >

市総合交通計画を踏まえた鉄道や自転車も含めた具体的な利用促進計画の立案
コンパクトな市街地形成や中心市街地の活性化を支える交通計画の立案

図 3 - 6 戦略目標の設定例:盛岡市(もりおか総合交通戦略)

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

Q：戦略目標を設定する際に工夫した点は？

A：

- ・都市圏を設定し、5つのエリアごとに特性や課題抽出を行い目標を設定した。
- ・選択と集中の観点から、重点整備地区を3地区設定し、地区ごとに目標を設定した。
- ・都市交通マスタープランで将来都市像を設定し、町をとりまく喫緊の課題から、今後重点的に取り組むべき都市交通施策を明らかにし、戦略目標を設定した。
- ・総合交通政策における基本目標にまちなかの課題、まちなかに求められる役割を踏まえ、総合交通戦略の理念及び4つの基本目標（人・まち・環境・円滑化）を設定した。

3-3 評価指標・数値目標の設定

(1) 評価指標の選定

「評価指標」は、戦略目標の達成状況、施策実施の効果を的確に表すものであり、地方公共団体等が自ら設定、定義を行うこととし、評価指標の選定に際して、以下の点に留意すべきである。

市民へのわかりやすさ
目標に対する現状と施策実施後の説明力
データ入手の容易性と継続性
交通のほか、社会、環境等の広い視点

市民へのわかりやすさ

総合交通戦略で掲げた戦略目標に対し、各地方公共団体の担当者が、都市、地域の課題が解決した後の状況を具体的に思い浮かべながら、市民、交通利用者等に理解してもらうため、定量化できる判り易い評価指標を選定すべきである。

また、総合交通戦略策定にあたっては、複数施策のパッケージが設定されることが想定される。このため、施策パッケージの設定にあたっては、評価指標・数値目標の関係性が十分に説明できるよう整理する必要がある。

目標に対する施策実施後の説明力

評価指標は、施策を実施することにより社会的な成果としてあらわれるアウトカム指標とすることが基本である。

例えば、歩道整備についての評価指標を選定する場合、歩道整備率でなく、その整備により改善が想定される事故件数の減少、歩行者数の増加等のアウトカム指標とする等の工夫が必要である。

また、可能な限り前述した施策の目標達成を説明するアウトカム指標による評価指標を選定することが望ましいが、アウトプット指標の中にも事業を実施すれば成果となるバリアフリー化率のような指標もあり、必要に応じて評価指標としてアウトプット指標を用いてよい。

表3-2は総合交通戦略を策定した都市において使用された評価指標の例である。

データ入手の容易性と継続性

データ収集の容易性、さらには一定のデータの品質を保つためにも、国勢調査等の指定統計や既存の都道府県や区市町村が実施、蓄積してきた統計資料を活用することが望ましい。その他にも各地方公共団体で実施している市民意識・意向調査等を活用が考えられる。このように、既存データの活用は、指標値収集の労力を軽減する点からも有効である。

また、交通関連資料では、P T 調査（都市圏）、全国 P T 調査（全国都市交通特性調査）、都市 O D 調査、道路交通センサス（自動車起終点調査）及び ITARDA データ（財団法人交通事故総合分析センターの事故データ）等の活用が考えられる。

既存統計資料を使用する場合、それらの調査が毎年調査なのか、3年 / 5年調査なのか等を確認しておく必要がある。例えば、P T 調査は概ね 10 年に 1 回、国勢調査における通勤通学者の交通手段の調査は 10 年に 1 回の調査である。

また、市町村が独自に単独で調査を実施する場合は考えられる。例えば、中心市街地の歩行者数を評価指標とする場合、数断面の歩行者数を調査することが考えられ、多大な費用をかけずに調査、把握が可能となる場合もある。ただし、独自調査を行う場合においても同様に、定期的にデータを手に入れることが可能かどうかを前提とした評価指標への適用を検討することが望まれる。

交通のほか、社会、環境等の広い視点

総合交通戦略は都市の将来像の実現を目指すものであり、戦略目標は交通面だけでなくまちづくりの観点を含めて設定される。そのため、中心部の歩行者数や公共交通利用者数等の交通に係る指標だけでなく、D I D 人口密度や C O₂ 排出量等により広く社会や環境の視点からも評価指標を設定することが望ましい。

表 3 - 2 既策定総合交通戦略における評価指標

総合交通戦略の評価指標		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
交通	交通手段別分担率	11	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	一定時間アクセス可能圏域人口(都心又は駅・拠点等)	7	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	一定時間アクセス可能圏域面積、カバー率(都心又は駅・拠点等)	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	駅や病院への移動時間	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	都心へのアクセス時間	3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	旅行速度、移動所要時間(都心・拠点間など)	3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	中心部歩行者数	23	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	自転車交通量	10	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	駐輪場利用者数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	放置自転車数	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	自転車速度・徒歩距離	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	中心市街地への自転車利用通勤者数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	道路混雑度	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	渋滞地域数、道路混雑区間の数又は延長	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	渋滞損失時間	6	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	P & R 駐車場箇所数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	駐車場待ち滞留台数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	フリッジパーキング回転率	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	都市計画道路整備率	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	環状道路整備率	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	幹線道路網密度	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	踏切箇所数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	IC 箇所数及びアクセス時間	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	電線類地中化道路整備率	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	道路除雪苦情件数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	除雪活動団体数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	公共交通カバーエリア	10	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	公共交通カバーエリア(高齢者数)	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	バス利用者数	25	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
	鉄道、路面電車利用者数	21	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
フェリー利用者数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
バス運行頻度	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
バス所要時間・遅延時間(幹線、その他)	4	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
ノンステップバスの導入率	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
バリアフリー化率	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
社会	D1D内人口密度	0																																				
	中心部居住人口と公共交通サービス圏域人口	12	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	観光入込客数	3	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	観光客滞在時間	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	商品販売額	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	イベント開催回数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	交通事故件数、死傷者数	11	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
その他	道路緑化量	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	CO2排出量	16	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	市民の交通環境(全体)等に対する満足度	8	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	公共交通(バス鉄道等)利用者の満足度	5	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	中心市街地歩行環境・自転車走行環境に対する満足度	2	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
市民の定住意向	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
環境を意識した交通行動を実施する市民の割合	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		
マイカー利用を自粛した市民の数	1	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■		

資料：策定済みの総合交通戦略より

(2) 数値目標の設定

戦略目標を定量的に示す評価指標を選定したら、その目標値となる「数値目標」を設定する。

数値目標の選定、設定は地方公共団体等が自ら行うこととするが、以下の点に留意すべきである。

指標の定義を明示する

目標値の設定方法を選択する

指標の定義を明示する

数値指標を設定する際には、例えば、CO₂排出量を指標として設定する場合等では、CO₂排出量の算出基礎となる交通機関別のエネルギー消費量の計測方法、エネルギー消費量からCO₂排出量を算出する方法・原単位などを、データの出典元を含め明らかにする必要がある。

目標値の設定方法を選択する（目標設定型による目標値 / 推計による目標値）

数値目標を定める場合には、ア）目標設定重視（バックキャスト）、イ）推計重視（フォアキャスト）の2つの考え方がある。

ア）目標設定重視で数値目標を定める場合

目標値設定の根拠としては、国や県の目標値を参考にする場合や持続可能性を考えれば自明なもの、市民の明確な合意形成の元で数値が定められる場合がある。

イ）推計重視で数値目標を定める場合

交通量予測等の手法を用いて推計に一定の根拠を与えることが望ましい。ただし、指標によっては、過大な作業が必要となる場合も考えられ、数値目標設定のための作業量に留意することが大切である。また、数値目標を定める際、評価指標値の過去の傾向を把握し分析しておくことが大切である。

Q：数値目標を設定する場合、配慮すべき事項は？

A：総合交通戦略導入都市の実態から以下の工夫や課題ある。

- ・ P T 調査に基づく分担率を数値目標に設定する場合、10 年に一度しか確認することが出来ないことから、他のデータにより数値目標を設定する必要性が指摘され、市総合計画や都市計画マスタープランや地域公共交通総合連携計画等で示された目標、指標、数値目標を準用して対応している。
- ・ P T やセンサス等隔年実施データを毎年簡易に測定推計する手法を検討している例がある。
- ・ 既存データを利用する理由として、道路交通センサスの結果や各種白書等から引用できる数値を指標とすることで、将来の新たな実態調査やデータ整理にかかる費用を軽減している。
- ・ 短期施策事業は、おおむねスケジュール通り進んでいるが、短期施策事業の実施が、すぐに数値目標に結びつかないことから、まずは活動指標を把握しながら、最終的に成果指標に結び付けてゆく。

3 - 4 総合交通戦略策定時の利用データ

(1) 都市圏パーソントリップ調査を有効に活用する

都市圏パーソントリップ調査（以下、「都市圏PT調査」という。）は対象地区の人々の移動特性を把握する調査であり、ゾーンの発生集中交通量、ゾーン間のOD交通量、交通手段及び交通目的別の交通量などについて一定の精度を確保された交通実態調査である。

また、現状分析や将来予測も含めて手法が確立されていることから、総合交通戦略では都市交通の喫緊の課題、取り組むべき動機等の明確化や前述した「戦略目標」に関する指標の作成、目標値の設定に活用することが可能である。

1) パーソントリップ調査の活用の可能性

パーソントリップ調査（以下、単に「PT調査」という。）は、目的、対象エリア、調査規模・精度から、表3-3のように分類される。このうち、都市圏PT調査は、主に、20年後の将来を目標とした総合的な都市交通計画のマスタープランを策定することを目的として実施されるものである。

都市圏PT調査は、ゾーンの発生集中交通量、ゾーン間のOD交通量、交通手段及び交通目的別の交通量などについて一定の精度を確保された交通実態調査であることが特徴の一つである。同時に、現状分析や将来予測等の手法が確立されていることも重要である。

総合交通戦略では都市交通の課題や取り組む動機の明確化や前述した「戦略目標」を示す指標の検討、数値目標の設定に活用することが期待される。

特に、「戦略目標」の設定においては目標を説明する指標の数値化や目標値の設定があるが、ここでは、「交通の実態」とともに「交通の質」に注目する必要がある。人の移動に関する指標については都市圏PT調査データをに基づいて作成することが可能である。しかし、例えば、「満足度」のように都市圏PT調査では捉えることができない限界性もあり、他の調査を併用しながら活用してゆくことが必要となる点に留意する必要がある。

こうした観点を踏まえ、総合交通戦略での活用に当たっては、「交通の実態」とともに「交通の質」に注目し、次の2点に留意しながら活用してゆくことが望ましい。

○公共交通利用者数、自動車交通量や混雑状況等の情報整理

○都市圏 P T 調査と併せて、市民意識調査等により地域の人々の生活に着目して、生活者の視点で地域の交通実態を明らかにしておくこと、すなわち、「交通の質」についても明らかにすること

表 3 - 3 P T 調査の分類

大分類	小分類	概要
P T 調査 （居住者を対象に、ある一日のトリップを把握する実態調査で、出発地・到着地の場所、時刻や移動の目的、手段および個人や世帯の属性を把握するもの。）	全国都市交通特性調査（全国 P T 調査）	複数の全国の都市（市単位）を対象として、国土交通省が概ね 5 年に一度行う P T 調査で、標本率は一都市当たり 500 世帯となる。
	都市圏 P T 調査	日常生活を営む圏域を調査対象とする都市圏として設定し、県、関係地方公共団体等関係機関からなる協議会が行う P T 調査で、標本率は総合都市交通体系調査の手引き（案）に基づき設定され、概ね 2～10% 程度となる。従来はこちらを P T 調査と称する 경우가多かったが、本手引きでは都市圏 P T 調査とする。
特定目的実態調査 （特定目的 P T 調査、日常交通の実態調査、選好意識調査を総称したもので、ある特定の課題を解決するための個別目的に適合した交通実態調査。 手法として全国 P T アドオン調査として実施する場合も考えられる。 注）全国 P T 調査で行う 500 世帯に加えて、各都市独自でサンプルや調査項目を追加するなどして行う調査。）	特定目的 P T 調査（特定地域限定型、全域小サンプル型）	特定地域限定型 都市内の特定地区における計画や施策の検討のために地方公共団体が行う P T 調査で、対象施策が影響する範囲等に特定して行うものであり、標本率はその課題に応じて設定される。地方公共団体が補助調査を活用するなどして独自に行う場合と全国 P T アドオン調査によって行う場合がある。特定目的 P T 調査については、ミニ P T 調査とも称する。 特定目的 P T 調査（全域小サンプル型） 都市もしくは複数の都市における計画や施策を概略検討するために地方公共団体が行う小サンプルの P T 調査で、標本率はその課題に応じて設定される。地方公共団体が補助調査を活用するなどして独自に行う場合と全国 P T アドオン調査によって行う場合がある。特定目的 P T 調査については、ミニ P T 調査とも称する。
	日常交通の実態調査	コミュニティバス等の施策対象地域が狭い場合や、駅間・バス停間隔の短い路線といった日常交通の施策検討のために、対象地域の居住者や交通機関利用者を対象として行う実態調査。
	選好意識調査	施策実施後に利用すると想定される人々を対象に、ルートやサービス水準（運行ダイヤ、運賃等）に対する利用意向を把握する調査。
その他既存の交通データ	道路交通センサス 大都市交通センサス その他交通実態調査 事業者等が所有する利用者数データ等	

資料：『都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き』（平成 22 年 7 月、国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室）、p 4、7 に基づき作成。

2) 総合交通戦略策定都市における関連データの利用実態

すでに総合交通戦略を策定した都市がどのようなデータを使用したかをアンケートによって明らかにした。

回答のあった都市 62 都市において利用したデータは、P T 調査が最も多く、49 都市で使用されている。(表 3 - 4 参照)

次に、10 都市以上で使用されたデータをみると、以下の通りである。

ア) 既存調査・資料

P T 調査 (都市圏)

国勢調査 (人口、通勤通学交通手段)

道路交通センサス

公共交通利用状況 (各種交通機関の利用者数)

市民意識・ニーズ把握調査 (既存)

イ) 実施調査

交通量調査 (自動車、歩行者・自転車)

市民意識アンケート調査

3) 間隔があいているデータを補完する方法

都市圏 P T 調査や道路交通センサスなどを用いて評価指標を作成するにあたり、既存調査データでは対応できない場合がある。例えば、経年データの入手が困難な場合や人の移動や自動車などの動きなどを的確に捉えるデータがない場合が考えられ、こうした対応として隔年実施データを簡易に測定推計する手法が有効である。

総合交通戦略の評価指標は、都市圏 P T 調査データや道路交通センサスデータを用いて作成するケースが多い(表 3 - 4 参照)。都市圏 P T 調査の実施は、ほぼ 10 年間隔で予定されているケースが多く、また、道路交通センサス自動車起終点調査は 6 年ごとに実施されている。このため、戦略 P D C A におけるチェック時期と整合しない場合が考えられ、入手可能なデータにより補完する必要がある。

補完作業に必要なデータは、地方公共団体が所有する人口データ、交通事業者の輸送実績及び市民アンケート等が考えられる。

この時、評価指標の作成にあたっては、都市圏 P T データの分析により、例えば、交通手段別分担率であれば、全体、年齢階層別等の属性別に作成しておくことで補完データとの関係性を持たせることが重要である。

表3 - 4 戦略で利用しているデータ

		62都市(地区)で使用した資料出現頻度	
人口推計	国立社会保障 人口問題研究所推計データ	3	
	国勢調査(人口, 通勤通学交通手段)	15	
指定統計	事業所企業統計調査(従業者人口)	1	
	商業統計、大規模小売店総覧(店舗の立地動向)	5	
	PT調査	49	
	全国PT調査	2	
PT関連	通勤通学PT調査及び全国PTへのアドオン調査実施	1	
	大都市交通センサス	2	
	物資流動調査	1	
	道路交通センサス	34	
	公共交通の利用状況(各種交通機関の利用者数など)	19	
	鉄道会社資料(乗車人数、運行本数推移)	8	
	旅客輸送分担率等運輸統計データ	2	
	都市計画基礎調査(都市計画道路改良率)	4	
自動車交通	都市計画基礎調査(その他)	3	
関係機関	都市計画年報	2	
	県警資料(免許保有率、事故件数)	8	
	市統計書(経済・観光・環境など市の関係部局データ)	9	
	バスICデータ(国総研)	1	
	CO2排出量(環境省)	2	
	福祉輸送実態把握調査	1	
	交通量調査(自動車等)	10	
	交通量調査(歩行者・自転車等)	12	
	渋滞調査	4	
	市民意識アンケート調査	25	
	事業所アンケート調査	4	
	中心市街地等歩行者自転車アンケート調査	7	
	自動車利用者アンケート調査	5	
	公共交通(バス等)利用者アンケート調査	6	
独自調査	公共交通(バス等)運行実態調査	2	
	公共交通(バス等)利用実態調査	5	
	自転車利用者アンケート調査	1	
	関係機関ヒアリング	2	
	駐車場利用者アンケート調査	2	
	荷さばき状況調査	1	
	端末物資流動関係調査	1	
	駐車場、自転車駐車場等利用実態調査	5	
	パブリックコメントの反映	1	
	基礎調査	1	
	既存資料(市民意識・ニーズ把握調査等)	17	
	既存資料(総合交通体系調査・都市交通マスタープラン等)	7	
	既存資料(都市計画マスタープラン)	2	
	既存資料(新交通システム導入基本計画)	1	
	既存資料(駐車場整備状況)	2	
既存資料等	既存資料(地域公共交通連携計画)	1	
	既存資料(交通量、渋滞状況等調査)	5	
	既存資料(公共交通利用者データ)	1	
	既存資料(歩行者・自転車等)	3	
	既存資料(関連調査資料)	8	
	既存資料(企業アンケート)	1	

資料:H22.2 に実施したアンケート調査結果に基づき作成

(2) 既存データを活用（都市圏P T調査が利用できない場合）

P T調査を利用しないで総合交通戦略を策定する場合は、「大都市交通センサス」、「道路交通センサス」等の既存の他の交通量調査や交通事業者による公共交通の利用状況調査、国勢調査等の指定統計や市民意識調査等、地方公共団体が計画策定や統計資料として実施、蓄積した調査資料などを活用することが望ましい。

1) 都市圏P T調査以外の調査・資料の活用

都市圏P T調査は調査実施の間隔が長いためデータが古くなっているものや、また、都市圏によっては実施していない等、利用できないケースがある。総合交通戦略では多くの都市でP T調査（都市圏）を活用しているが、必ずしもP T調査がないと総合交通戦略を策定できないというわけではない。

また、総合交通戦略の目標指標を設定するにあたり、市民の満足度や交通指標であっても、歩行者交通量、自転車交通量等特定地区の道路指標はP T調査で把握することはできない。

表3 - 5は総合交通戦略で主に用いられる評価指標を作成するために必要な資料と都市圏P T調査、特定目的P T調査を用いて指標を作成する方法及び留意事項を示したものであり、都市圏P T調査では説明できない指標があることを示している。

これらの場合は、道路交通センサス等の他の調査の利用や必要な交通実態調査、市民アンケート調査を実施することが必要である。

表3-5 総合交通戦略において主に用いられている評価指標と必要データ

	評価指標候補	算出に必要な主なデータ	都市圏PT調査で算出可能性	特定目的PT調査 (全域小サンプル型)での算出可能性	特定目的PT調査 (特定地域限定型)で算出可能性	
交通	全手段	①手段別分担率(代表、通勤通学等)	・国勢調査(通勤通学のみ)	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の分担率が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の分担率が算出可能である。	特定地域の全域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別の分担率が算出可能である。
		②手段別の市民満足度	・市民意識調査	-	-	-
	歩行者	③中心部歩行者数(主要断面歩行者数、一人平均移動距離、滞在時間)	・歩行者交通量 ・道路交通センサス ・歩行者交通実態調査 ・歩行者回遊実態調査	-	-	-
		④高齢者、移動弱者の外出率	・日常交通の実態調査	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の外出率が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の外出率が算出可能である。	特定地域の全域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別の外出率が算出可能である。
	自転車	⑤自転車利用者(主要断面利用者数、台キロ、一台平均移動距離)	・自転車交通量調査 ・道路交通センサス ・自転車利用実態調査	-	-	-
	自動車	⑥自動車による拠点等への一定時間以内のアクセス可能圏域、時間(中心部、公共施設、高次医療施設、IC、空港、新幹線駅等)	・道路交通センサスOD表の交通量配分による推計	【PT調査の集計値を用いる場合】 粗ゾーン間、細ゾーン間の平均所要時間が算出可能である。 ただし、以下の点から算出値の使用には注意が必要である。 ・ゾーン面積が大きくなるにつれて、同一OD間における出発地と到着地の位置にバラツキが大きくなることから平均所要時間の分散値が大きくなり、平均所要時間の精度が低くなる可能性がある点 ・ゾーン面積が小さくなるにつれて同一OD間のサンプルが少なくなることから平均所要時間の分散値が大きくなり、平均所要時間の精度が低くなる可能性がある点 ・調査票に記入された所要時間が5分刻みや10分刻みになっている場合があり、実際の所要時間との差が生じてしまう点 【交通量配分の結果を用いる場合】 粗ゾーン間、細ゾーン間の平均所要時間が算出可能である。	粗ゾーン間の平均所要時間が算出可能である。	-
		⑦自動車交通量(主要断面、都心流入部、ピーク時)	・自動車交通量観測調査 ・道路交通センサス	リンク別交通量の算出が可能である。	リンク別交通量の算出が可能である。	-
		⑧道路混雑度	・道路交通センサス	リンク別道路混雑度が算出可能である。	リンク別道路混雑度が算出可能である。	-
		⑨走行速度(平均、混雑時等)	・道路交通センサス	リンク別平均走行速度が算出可能である。	リンク別平均走行速度が算出可能である。	-
		⑩走行台キロ	・道路交通センサス	リンク別走行台キロが算出可能である。	リンク別走行台キロが算出可能である。	-
		⑪渋滞損失時間	・道路交通センサスOD表の交通量配分による推計	リンク別渋滞損失時間が算出可能である。	リンク別渋滞損失時間が算出可能である。	-
		⑫平均乗車人員	・道路交通センサス	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の平均乗車人数が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の平均乗車人数が算出可能である。	特定地域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別の平均乗車人数が算出可能である。
		⑬中心市街地のフリンジパーク利用率	・日常交通の実態調査	-	-	-
		⑭公共交通カバーエリア内人口	・人口データ(国勢調査等)	-	-	-
		公共交通	⑮バス利用者数	・公共交通事業者データ ・市町村統計	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別のバス利用者が算出可能である。	全市、粗ゾーン別のバス利用者が算出可能である。
⑯バスのサービス水準(運行速度、運行頻度、運賃、所要時間、定時性)	・公共交通事業者データ ・時刻表		-	-	-	
⑰路面電車、鉄道利用者数(駅、パーク&ライド)	・公共交通事業者データ ・市町村統計		全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別の路面電車、鉄道利用者が算出可能である。	全市、粗ゾーン別の路面電車、鉄道利用者が算出可能である。	-	
MM	⑱モビリティ・マネジメント対象者数		・独自調査(特定目的PT調査・コミュニケーションアンケートを行った後の事後調査)	全市、特定地域、粗ゾーン別、細ゾーン別のモビリティ・マネジメント対象者数が算出可能である。	全市、粗ゾーン別のモビリティ・マネジメント対象者数が算出可能である。	特定地域、特定地域の粗ゾーン別、細ゾーン別のモビリティ・マネジメント対象者数が算出可能である。
環境	排出量	⑲CO ₂ 排出量(自動車排出量、市民一人当たり)	【PT調査の集計値を用いる場合】 粗ゾーン間、細ゾーン間のCO ₂ 排出量が算出可能である。	粗ゾーン間のCO ₂ 排出量が算出可能である。	特定地域、特定地域の粗ゾーン別、特定地域の細ゾーン別のCO ₂ 排出量が算出可能である。	
			【交通量配分の結果を用いる場合】 リンク別のCO ₂ 排出量が算出可能である。	リンク別のCO ₂ 排出量が算出可能である。	-	
	大気質濃度	⑳COレベル、NO _x レベル、PMレベル	・環境省定点観測	-	-	-
	㉑騒音レベル	・環境省定点観測	-	-	-	

資料：都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き(平成22年7月)国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室、p69

2) 既存都市における P T 調査を利用しない事例

P T 調査を実施していない地域や実施していてもデータが古い場合等の理由で、P T 調査を利用していない都市が策定 62 都市のうち 13 都市あった。(表 3 - 6 参照)

これら 13 都市(地区)で使用したデータの組み合わせを見ると、交通関係のデータとして「大都市交通センサス」、「道路交通センサス」及び交通事業者が有するデータを用いている。また、独自調査として歩行者・自転車交通量、公共交通利用者アンケート調査等と組み合わせることで総合交通戦略を策定している。その他使用頻度の高いデータは次の通りである。(表 3 - 7 参照)

ア) 既存調査・資料

道路交通センサス

市民意識・ニーズ調査(既存)

イ) 実施調査

市民意識アンケート調査

交通量調査(自動車、歩行者・自転車)

公共交通利用実態調査

表3 - 6 PT調査を使用しなかった都市（地区）別で使用したデータの組み合わせ

資料名		青森市	秋田市	横手市	石岡市	千葉市	中野区	立川市	富山市	高岡市	倉敷市	広島市	岩国市	新居浜市
人口推計	国立社会保障 人口問題研究所推計データ													
指定統計	国勢調査(人口、通勤通学交通手段)													
	商業統計、大規模小売店総覧(店舗の立地動向)													
交通関係機関	大都市交通センサス													
	道路交通センサス													
	公共交通の利用状況(各種交通機関の利用者数など)													
	鉄道会社資料(乗車人数、運行本数推移)													
	旅客輸送分担率等運輸統計データ													
	都市計画基礎調査(都市計画道路改良率)													
	都市計画基礎調査(その他)													
	県警資料(免許保有率、事故件数)													
市統計書(経済・観光・環境など市の関係部局データ)														
独自調査	交通量調査(自動車等)													
	交通量調査(歩行者・自転車等)													
	渋滞調査													
	市民意識アンケート調査													
	事業所アンケート調査													
	中心市街地等歩行者自転車アンケート調査													
	自動車利用者アンケート調査													
	公共交通(バス等)利用者アンケート調査													
公共交通(バス等)運行実態調査														
公共交通(バス等)利用実態調査														
駐車場、自転車駐車場等利用実態調査														
既存資料等	既存資料(市民意識・ニーズ把握調査等)													
	既存資料(総合交通体系調査・都市交通マスタープラン等)													
	既存資料(都市計画マスタープラン)													
	既存資料(駐車場整備状況)													
	既存資料(地域公共交通連携計画)													
	既存資料(交通量、渋滞状況等調査)													
既存資料(公共交通利用者データ)														
既存資料(関連調査資料)														

表3-7 PT調査を使用しないで策定した戦略で利用しているデータ

		PT調査を使用していない13都市(地区)で使用了資料出現頻度										
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
人口推計	国立社会保障人口問題研究所推計データ	2										
	国勢調査(人口, 通勤通学交通手段)	2										
指定統計	事業所企業統計調査(従業者人口)	0										
	商業統計, 大規模小売店総覧(店舗の立地動向)	1										
PT関連	PT調査	0										
	全国PT調査	0										
	通勤通学PT調査及び全国PTへのアドオン調査実施	0										
	大都市交通センサス	1										
自動車交通関係機	物資流動調査	0										
	道路交通センサス	5										
	公共交通の利用状況(各種交通機関の利用者数など)	2										
	鉄道会社資料(乗車人数, 運行本数推移)	1										
	旅客輸送分担率等運輸統計データ	1										
	都市計画基礎調査(都市計画道路改良率)	2										
	都市計画基礎調査(その他)	2										
	都市計画年報	0										
	県警資料(免許保有率, 事故件数)	3										
	市統計書(経済・観光・環境など市の関係部局データ)	1										
	バスICデータ(国総研)	0										
	CO2排出量(環境省)	0										
	福祉輸送実態把握調査	0										
	独自調査	交通量調査(自動車等)	4									
交通量調査(歩行者・自転車等)		4										
渋滞調査		1										
市民意識アンケート調査		8										
事業所アンケート調査		1										
中心市街地等歩行者自転車アンケート調査		1										
自転車利用者アンケート調査		1										
公共交通(バス等)利用者アンケート調査		2										
公共交通(バス等)運行実態調査		2										
公共交通(バス等)利用実態調査		3										
自転車利用者アンケート調査		0										
関係機関ヒアリング		0										
駐車場利用者アンケート調査		0										
荷さばき状況調査		0										
端末物資流動関係調査		0										
駐車場, 自転車駐車場等利用実態調査		1										
パブリックコメントの反映		0										
基礎調査	0											
既存資料等	既存資料(市民意識・ニーズ把握調査等)	3										
	既存資料(総合交通体系調査・都市交通マスタープラン等)	1										
	既存資料(都市計画マスタープラン)	1										
	既存資料(新交通システム導入基本計画)	0										
	既存資料(駐車場整備状況)	1										
	既存資料(地域公共交通連携計画)	1										
	既存資料(交通量, 渋滞状況等調査)	1										
	既存資料(公共交通利用者データ)	1										
	既存資料(歩行者・自転車等)	0										
	既存資料(関連調査資料)	2										
既存資料(企業アンケート)	0											

資料：H22.2 に実施したアンケート調査結果に基づき作成

(3) 必要に応じた独自の調査の実施

総合交通戦略では、特定の目標（戦略）を設定して、5年～10年間に実施する事業や施策を対象として交通計画を立案する場合で、目標の設定、事業・施策の検討、効果分析に特化した軌道的で効果的な実査を行う場合などが考えられる。

こうした場合の調査は、計画や施策の分析・評価の詳細さに合わせてサンプル率（標本率）を粗くする調査や対象地域を限定して、交通実態調査を行う「特定目的PT調査」を実施、活用することが可能である。

1) 特定目的PT調査（ミニPT調査）の活用

特定目的PT調査とは、都市、複数の市町村、広域の区域もしくは都市内の特定の地区における計画や施策の検討のために、地方公共団体が行うPT調査である。また、都市圏PT調査の対象範囲ではない地域で実施する場合や都市圏PT調査の中間年で補完する場合に実施されるものである。

特定目的PT調査は、2つに分類され、検討を行う計画や施策に応じて、選択する必要がある。

全域小サンプル型：調査対象地域を市町村全域とし、計画や施策の分析・評価の詳細さに合わせてサンプル率（標本率）を粗くする調査で広範囲に調査票を配る

特定地域限定型：調査対象を特定の地域に絞って集中的に調査票を配る

なお、具体的な調査方法や調査内容、調査の進め方、拡大処理等のデータ整備方法等については、都市圏PT調査と同様であり、詳細は以下の文献を参考にされたい。

参考文献：国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市交通調査室監修、財団法人計量計画研究所編著、総合都市交通体系調査の手引き解説書 2007年版、pp27~39、2007年10月

2) 特定の施設に対する現況把握、特定目的PT調査を活用した評価指標の算出

特定の施策に対する現状把握や分析において特定目的PT調査等を活用することが可能である。これらを活用方法や評価指標の算出するにあたって、実務上の参考として活用することを踏まえて、「代表的な5つの都市交通施策の導入・検討に対し、現状を把握するにあたっての切り口及び現状把握・分析するにあたってのポイント（表3-8参照）」を整理した。

表3 - 8 代表的な5つの都市交通施策の導入・検討に対し、現状を把握するにあたっての切り口

都市交通施策	現状把握にあたっての切り口	現状把握・分析するにあたってのポイント
LRTの新規導入や延伸	公共交通サービスレベルの現状把握	公共交通サービスがいきとどいている地域であるかどうか
	鉄道駅別の末端交通手段構成比	鉄軌道駅別の末端手段構成比を把握し、鉄軌道駅へ自動車や路線バスでアクセス・イグレスが多い鉄軌道駅を把握する。 鉄軌道の延伸を検討する場合、鉄軌道駅まで自動車や路線バスで多く訪れている地域へ延伸することで、自動車や路線バスからの転換交通量が想定される。
路線バスの新規導入や再編	路線バスサービスレベルの現状把握	現状の路線バスのサービスレベルを分析することで、路線バスサービスが行き届いていない地域(路線バス空白地域)を把握する。人口や交通需要が多いにも関わらず、路線バスサービスが行き届いていない地域は、路線バス導入による潜在需要が期待される。
	通勤・通学流動の把握	通勤・通学時の地域間移動者数を把握する。通勤・通学の移動が多い地域間は、路線バスを利用する潜在需要が多いと想定される。
	路線バスの利用時間帯別構成比の把握	路線バスの時間帯別構成比を算出し、路線バス需要が多い時間帯と少ない時間帯を把握する。路線バス運行ダイヤを検討する際の参考データとなる。
	路線バスの潜在需要の把握	路線バスに転換する可能性の高いトリップを把握する。 例えば、 ・徒歩・自転車・バイクが20分以上のトリップ ・65歳以上および18歳未満の自動車同乗トリップ ・75歳以上自動車送迎トリップ等が考えられる。 潜在需要の高い地域は、路線バス導入の実現性が高い地域であると想定される。
コミュニティバスの導入	対象地域住民の公共交通へのニーズ把握	アンケートを行い、バスサービスへの不満等公共交通へのニーズを把握する。不便を感じているという回答が多い地域は、コミュニティバスの潜在需要が高いことが想定される。
	公共交通カバーエリア内人口の把握	現況の鉄道駅およびバス停から一定距離以内の地域をカバーエリアと定義する。そのエリア内に含まれる人口を算出することで、現況の公共交通カバーエリア内人口を把握する。カバーできていない地域では、公共交通の潜在需要が高いことが想定される。
	目的別出発時刻の把握	特に高齢者、非免許保有者、学生等のコミュニティバスの利用意向が比較的高いと想定される属性を対象に、目的別出発時刻分布を把握することで、コミュニティバスの需要が高い時刻帯が想定される。
	公共施設とバス路線網の関係の把握	公共施設分布とバス路線網を把握することで、公共施設に行くための公共交通サービスが不足している地域を検討することができる。
MM(モビリティ・マネジメント)	代表交通手段分担率と公共交通のサービスレベルの把握	地域別の代表交通手段別分担率と公共交通のサービスレベルよりも、公共交通のサービスレベルが高いにも係わらず、自動車の利用が多い地域を把握する。(公共交通のサービスレベルが高いことからMMの効果が高い)
都市計画道路の見直し	主要交通断面交通量の把握(OD表に基づく)	現況のOD表に基づく交通量を分析することで、交通量の多い区間を明らかにし、問題点を把握する。
	道路混雑状況の把握	道路の区間別混雑度の状況、断面別混雑度の状況を把握し、地域別の発生・集中量との比較により、発生・集中交通量が増加し、混雑度が高い地域は、道路の整備の必要性が高いと想定される。

資料：都市・地域総合交通戦略及び特定の交通課題に対応した都市交通計画検討のための実態調査・分析の手引き、平成22年7月国土交通省都市・地域整備局都市計画課都市計画調査室に基づき作成

参考：プローブデータの活用

プローブデータは、GPS携帯電話等の移動通信機器を用いて、人の交通行動又は自動車の動き等のデータをリアルタイムに収集し、データベースに自動的に蓄積する調査方法で、その特徴は次の2点に集約される。

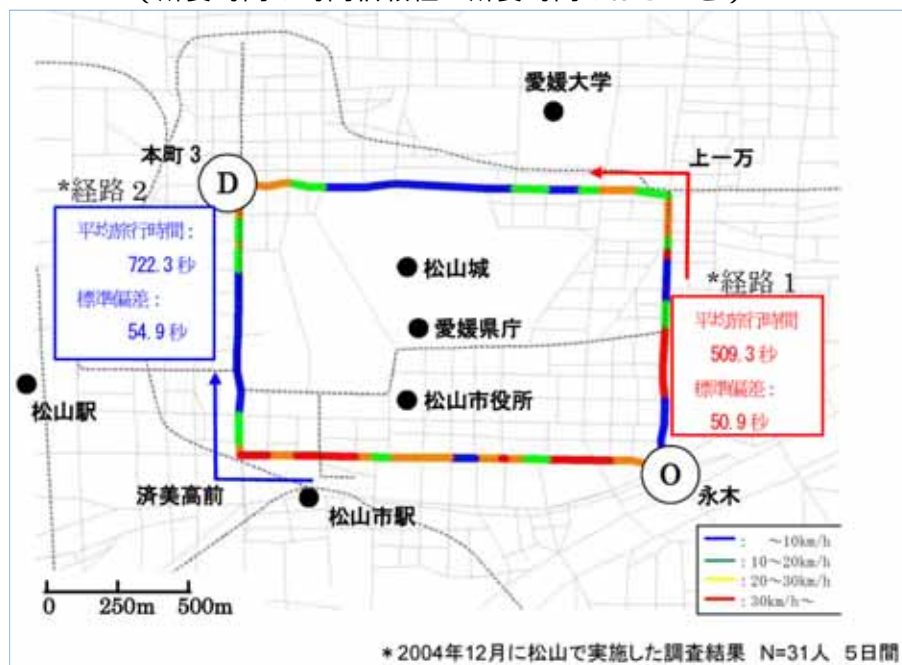
- ・複数日にわたる調査が可能（日々の交通行動の変化の把握）
- ・時系列での人の詳細な移動軌跡の把握が可能（所要時間、出発地、目的地、経路等）

プローブデータを活用する場合、トリップ目的、利用交通手段、時刻、位置等の情報を取得することにより、以下の項目を把握することができる。

- ・公共交通機関のサービス水準（所要時間・定時性）
- ・公共交通機関の結節性
- ・道路交通の円滑性（旅行速度、時間信頼性）
- ・道路の利用実態（抜け道等）
- ・駐車場の選択行動（空き駐車場探索のうろつき等）
- ・観光回遊行動商店街・ショッピングモールの訪問・回遊行動
- ・その他

このように、都市圏PT調査や道路交通センサスで把握し難いとされた、都心地区等の歩行者の行動や自転車による行動を詳細に把握することへの活用が期待される。

図3-7 道路のサービスレベルの観測例
（所要時間と時間信頼性 / 所要時間のばらつき）



出典：社)交通工学研究会プローブパーソン研究会
http://www.probe-data.jp/act/060701/060701_01.pdf

(プローブデータについて)

プローブデータとは、一台一台の自動車、歩行者一人一人又は自転車利用者一人一人をセンサーとみなし、車両に搭載又は歩行者、自転車利用者が所持したプローブ機器が、車両、人、自転車等の位置、速度、その他の車両制御情報を車外の情報センターへモバイルデータ通信によって送信するデータのことである。

上図の松山市の例では、走行中の自動車に搭載した機器によりデータを取得し、車両の位置と時刻により、走行速度を算出したものである。

GPS 携帯電話



GPS 端末



図3 - 8 プローブデータを
取得する機器の例

Q：入手が困難なデータが多く、評価指標の選定が困難な場合の対応及びデータ入手・活用の工夫は？

A：公共交通の乗降データや、ODデータは、協議会に参加している交通事業者の協力で入手する。結果として、経費縮減に寄与することができる。

しかし、特にバス事業者は利用者データ等を詳細に把握していない場合が多く、成果指標の選定・数値の設定に苦慮する場合が見受けられる。

こうした場合の具体的な対応例としては、「独自のアンケート調査により市民意識を把握」することやソフト事業については、「社会実験」を行なうなどしてバックデータを整備することも必要となる。

Q：PTデータ活用上の課題への対応は？

例えば、

- ・ 都心地区内の交通問題検討に際して、PT等のマクロなデータをミクロな地区に摘要する場合の精度の低下が懸念されること。
- ・ 大都市圏PTの対象範囲が市域の一部であり、外れる部分の人の動きを把握できない場合。
- ・ PT調査データのゾーン内内交通の解析。

A：PTデータ活用に当たっては、以下の対応・工夫がなされている。

- ・ PTデータは都市交通全般にわたり目的別交通手段別のトリップODを把握することができ、現況把握としては有用な調査データとして活用した。
- ・ しかし、戦略で取り扱う人の動きは、歩行者や自転車を対象とする場合も多く、PT調査データではゾーン内内交通の解析が課題と述べられているように十分に対応できない場合がある。そこでこれらの細やかな人の動きを「遅い交通」と分類し、プローブパーソンを活用している例がある。
- ・ PT調査の対象範囲から外れる部分の人の動きは、独自のアンケート調査により市民意識を把握し、代替している例がある。

3-5 施策パッケージ

(1) パッケージアプローチの構築とその効果

総合交通戦略の特徴の一つが「都市交通やまちづくりの施策をパッケージ」し、一体的に取り組むことである。その効果としては、以下のようなものが挙げられる。

目標達成に資する施策をとりまとめ、重点的に施策を推進
官民連携により幅広い施策を総合的、一体的に推進
シナリオに基づき各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮

目標達成に資する施策をとりまとめ、重点的に施策を推進

パッケージアプローチ型の取り組みは、地方公共団体や公共交通事業者等、都市交通に関係する全ての主体が共通の目標のもとで連携・連動し、共通の目標に資する施策・事業を適切に組み合わせて実施するため、「選択と集中」により重点的な施策の推進に効果的である。

官民連携により幅広い施策を総合的、一体的に推進

戦略目標を達成するための交通施策を後述する実施プログラムに基づいて計画的に進めることが求められている。例えば、環状道路の整備や公共交通の導入、歩行者・自転車の環境改善といった都市交通施策と土地利用関連施策等が一体となって、官民協働による多様な主体との連携を軸に「総力戦」として実施されることが必要である。

そして「総力戦」として取り組むことで、戦略による取り組みの効果が早期にかつ着実に、さらに相乗的に発現することを期待するものである。

施策パッケージを構築するに当たっては、交通事業推進に必要な財政的措置を社会インフラ整備としてどこまで可能かを明確にするとともに、民間事業者のメリット、デメリットを明らかにし、経営の改善がどう変化するのかを明らかにすること等が必要である。また、事業者が実行の判断をするための情報を提供することが必要で、これが解決しないと民間事業者の協力を得ることは難しい。

また、施策パッケージを説明する場合、戦略策定主体である地方公共団体の都市の将来像の実現への「意思」を示すことが市民への説明、事業者の説得に有効であることが導入事例により指摘されている。

ここでは、総合交通戦略に公共交通の維持・運営が含まれている場合を例として、施策パッケージから実施プログラムを構築するために配慮すべき事項を以下のとおり整理した。

- ・公共交通は、運賃収入による運営という原則を踏まえつつも、協議会等を活用して地方公共団体（特に市町村）が主体的に官民のパートナーシップのもと地域住民や交通事業者等と連携して、必要な路線のルート、サービス水準等に関する目標を設定する必要がある。

- ・また、これらの関係者が協働して、この目標の実現に向け責任を持って取り組むことが重要である。
- ・交通事業者のみの負担では事業採算は確保されないものの、地域の強い要望があり、公益性が高い路線については、公的関与による整備・運営を図ることも考える必要がある。
- ・その際、様々な整備・運営の手法がある中で公設民営方式等により地方公共団体等の公的主体が公共交通の基盤を整備し、民間の資金・ノウハウを活用してサービスを調達することも重要な選択肢である。さらに、企業や市民が負担するような取り組み等地域住民との連携を図り進めることが有効である。

シナリオに基づき各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮

施策の効果を最大限に導き出すためには、関連する他の施策を組合せて実施することが効果的である。

例えば、公共交通の利用促進や中心市街地の活性化、環境負荷の軽減等を目標とした場合、環状道路を整備することで中心市街地から通過交通を排除することができ、中心市街地の自動車交通量の軽減が期待される。さらに、これに併せてフリッジパーキングの整備やバス等の公共交通との連携を確保することで中心市街地へ直接流入する自動車交通を軽減させることができ、その結果中心市街地の道路空間の再配分が可能となり、バス優先レーンの設置や歩行者空間の整備が可能となる。

パッケージアプローチ型の取り組みは、上記のように関連する施策を同時期に、又は順序立てて総合的に実施することで、施策間の相乗効果や施策効果の早期発現を期待するものである。交通施設に併せて土地利用関連施策や居住促進施策、中心市街地活性化施策等を組み合わせることで、より効果的な総合交通戦略を目指すことが望まれる。

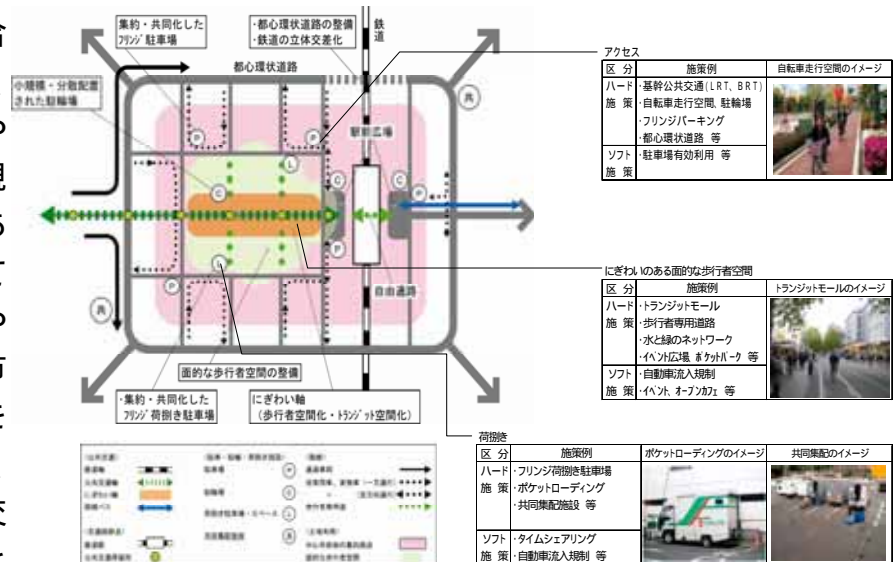


図3 - 9 中心市街地等拠点の市街地における都市交通施策の展開

(2) 施策パッケージを構成する施策・事業

施策パッケージの構成要素となる施策は以下の通り交通の手段に関わるものからソフト施策まで幅広いものがあり、これらを組み合わせて施策パッケージを構築する。

表3 - 8 パッケージの構成要素となる施策

1.歩行者施策
2.自転車施策
3.公共交通施策
4.交通結節点施策
5.自動車施策
6.駐車場施策
7.モビリティ・マネジメント施策(MM施策)
8.物流施策・その他
9.土地利用
10.都市機能の導入

今後は、戦略の目的を考えたとき、土地利用、都市機能の導入等、他のまちづくりに関する施策も一体のパッケージとして盛り込むことが望ましい。

次頁表3 - 9は、戦略策定都市において実際にとりあげられている主な交通施策を整理・分類し、それぞれの施策を採用している都市数を集計したものである。

中心市街地の道路空間を再構築することを狙いとした環状道路等の都市計画道路整備を掲げている都市が23で最も多い。次いで、21の都市で自転車走行空間確保、ネットワーク化が取り上げられ、20の都市で歩行者優先・専用空間の確保、19の都市でバス再編成、バス利便性向上、コミュニティバス等の代替交通導入、トランジットセンター等の結節機能向上が取り上げられている。また、ソフト施策として、モビリティ・マネジメントによる交通行動変容の取り組みを挙げている都市が多くみられる。このようにソフト施策をパッケージ化することにより、相乗効果をさらに高めることが期待される。

また、土地利用施策として「駅周辺の整備」や都市機能導入施策として「地域交流センター」、「複合拠点」及び「アーケード街の面的整備」等をパッケージしている都市がある。土地利用、都市機能の導入といったまちづくりに関する施策は、人々の生活活動や移動の活発化の直接的な動機ともなるものであり、交通施策と一体的に実施することで相乗的に効果を発現することが考えられることから、施策パッケージとして積極的に盛り込むことが望ましい。

表3 - 9 施策パッケージとして使用された施策

交通施策		戦略で採用した都市の数																									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
歩行者 施策	道路空間配分	6																									
	歩道環境整備(幅広化、ポケットパーク、歩車共存、軌道緑化を含む)	16																									
	優先、専用空間(トランジットモール、週末歩行者天国等を含む)	20																									
	サイン整備・再整備	4																									
	景観整備、道路緑化、無電柱化	7																									
	消、融雪施設整備	1																									
	歩行支援(低床式ビークル)	2																									
	バリアフリー化、ユニバーサルデザイン、安全、安心	10																									
	交通管理(歩車分離信号、交通規制)	2																									
	自転車 施策	自転車走行空間、ネットワーク化	21																								
レンタサイクル		12																									
駐輪場、C&BR		12																									
公共交通 施策	バス再編(骨格・幹線・環状・フィーダー、ネットワーク等)	19																									
	バス停高度化、待合設備の改善	9																									
	車両高度化(連接バス更新、その他)	5																									
	利便性向上(定時性・速達性=バスロケ、走行空間改善)	19																									
	利便性向上(情報提供等利用環境改善)	14																									
	代替交通導入・再編(コミュニティバス、生活バス)	19																									
	交通管理(優先信号)	3																									
	軌道系新設・延伸(機能強化、貨物線活用、LRT)	9																									
	鉄軌道利用促進策(相互連携、増便他)	9																									
	新たな公共交通(整備、しくみづくり)	9																									
	新駅設置	4																									
	ソフト施策(料金施策、ICカード導入、運賃収受方式の改善)	12																									
交通結節 点施策	バリアフリー化	1																									
	結節機能整備(環境整備、トランジットセンター化)	19																									
	駅再整備・駅舎改良	3																									
	駅前広場整備	12																									
	自由通路整備	7																									
	バス停改善、ユニバーサルデザイン	6																									
	ダイヤ調整・情報提供	2																									
	パークアンドライド	1																									
自動車 施策	都市計画道路等整備(環状道路整備等中心市街地空間確保のため)	23																									
	ネットワーク役割分担等	1																									
	高速道路の有効活用	3																									
	道路改良(クラック解消)	2																									
	交差点等の改良、渋滞緩和	7																									
	中心部流入抑制	2																									
	カーシェアリング	2																									
駐車場 施策	駐車場整備(再配置含む)	4																									
	付置義務等駐車場整備検討	3																									
	P&R、P&BR駐車場	9																									
	駐車場コントロール(出入口規制、集約化)	1																									
MM施策	駐車場案内システムの高度化	4																									
	MM(日常:企業、官庁、大学、市民)	20																									
	MM(観光:街歩きイベント、情報提供)	5																									
	ノーマイカーデー、公共交通の日等の設定	10																									
	自動車専用レーン(環境にやさしい)	1																									
	交通安全利用促進	3																									
物流施策 ・その他	ワークショップ等	2																									
	都市内物流(荷さばき)	5																									
	客待ちタクシー施設確保	2																									
	ICカード利用拡充(機能拡充、エコポイント)	6																									
	公共交通マップ、自転車マップ等の作成	4																									
	運行支援(地元タイアップ)	1																									
	二人乗り自転車(特区活用)/観光関連施策	1																									
土地利用	雪対策	1																									
	その他の交通(船舶、フェリー等)の整備	1																									
	駅周辺整備(交通結節点施策)	8																									
	都市機能 の導入	2																									
複合拠点(自転車施策として)	2																										
都市内公共空間としての活用(駐車場施策)	1																										
アーケード街の面的整備	1																										

資料：H22.2 に実施したアンケート調査結果に基づき作成

参考：施策パッケージの具体例

公共交通を軸とした市域全体の施策パッケージと中心市街地のまちづくりを施策パッケージを組み合わせて市域全体の総合交通戦略として策定 / 富山市の場合

将来都市像

「都市の諸機能を集積させ、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり」

戦略図



戦略目標

コンパクトなまちづくりを推進するため、公共交通軸の活性化を図る。住替え支援や沿線での市街地再開発事業等を併せて実施することにより、都心や地域生活拠点等への人口や都市機能の集積を図る。(関連事業) 郊外や中山間地域においては、地域特性に応じた効率的な生活交通を確保する。

< 関連する事業 >

- 住替え支援
- まちなか居住推進事業
- 公共交通沿線居住推進事業
- (まちなか居住推進地区や公共交通沿線居住推進地区にて、市民に住宅取得補助、事業者へ共同住宅建設補助等を実施)等
- 沿線のまちづくり
- 修景事業による歴史的街並みの保存事業
- 環状線沿線での市街地再開発事業 等

注) これらの事業は、現状では施策パッケージとしては組み込まれてはいないが、交通施策と土地利用施策を一体的に進める手法の一つとして有効である。

図3 - 10 戦略図(富山市の場合)

施策パッケージ

< 市域全体の施策 >

日常生活や都市活動を支える鉄軌道ネットワークの実現

- LRT ネットワークの形成
- 増便を核とした利便性向上
- 地域内鉄道としてのサービス強化
- 交通結節点の整備
- より快適で利用しやすい路線バスの実現
- 快適性・分かりやすさの向上
- 路線維持と拠点バス停の整備
- 路線全体のバリアフリー整備

生活交通の確保

- 公営コミュニティバスの効率的な運行
- 地域自主運行バスの導入支援
- 生活バス路線(民間赤字路線)の維持
- 福祉有償運送、過疎地有償運送サービス
- 交通の連携・ユニバーサルデザインの歩道
- 歩行者・自転車の分離、歩車共存
- 歩道のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化

< 中心市街地の施策 >

- 市内電車
- 現行サービスレベルの維持
- 環状線化
- ICカードの利用拡大
- 公共交通機関への拡大
- 駐車場への導入
- コミュニティバス
- 現行サービスレベルの維持
- 富山駅周辺の整備
- 富山駅付近連続立体化事業
- 富山駅周辺区画整理事業
- 公共交通に結び付く交通環境の整備
- 歩行者・自転車 + 公共交通を一連の交通体系としてネットワーク化
- 歩道空間のユニバーサルデザイン化

鉄道軸を中心とした公共交通に関する市域全体の施策パッケージ / 幸田町の場合

将来都市像

「4極を都市核としたコンパクトでまとまりのあるまちづくり」

戦略目標

鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり

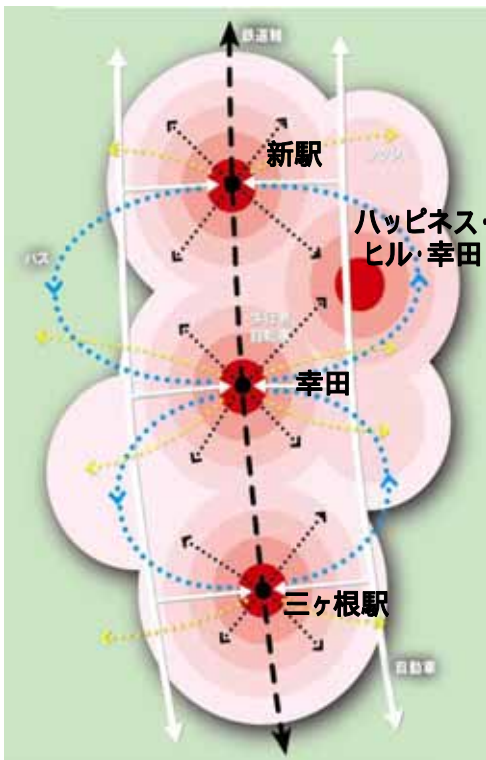
新駅(鉄道)の設置に伴い、交通結節機能(駅前広場、P&R 駐車場等)及びアクセス機能(周辺道路整備、バス路線の新設・再編等)を強化し、また、既存の鉄道2駅における交通結節機能の強化を図ることで、鉄道を軸とした公共交通主体のネットワークを形成。

移動しやすい安全・安心なまちづくり

市街地の移動しやすい安全・安心な交通環境を創出するために、バイパス道路等の整備による通過交通の抑制、車道と分離した歩行者空間、自転車走行空間の整備等を実施。

戦略図

鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり



移動しやすい安全・安心なまちづくり

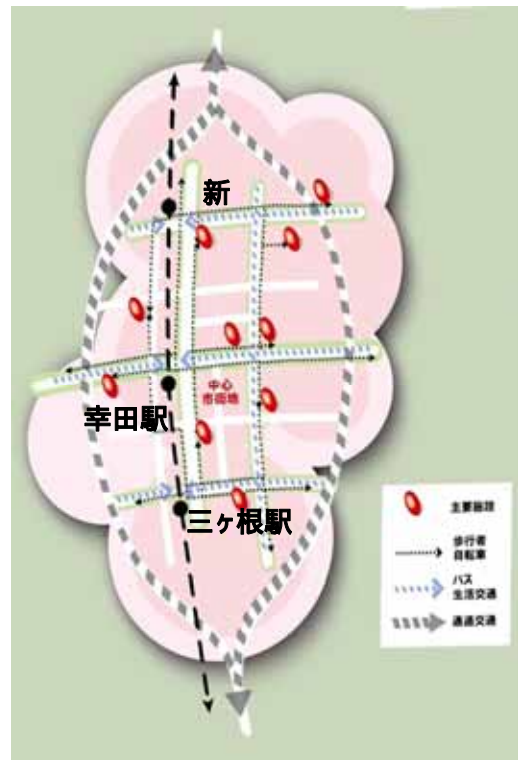


図3 - 1 1 戦略図(幸田町の場合)

施策パッケージ

「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」

- 新駅及び周辺施設の整備
- 新駅周辺の道路整備
- 鉄道に連絡するバス交通の整備
- 既存駅及び周辺施設の改修
- 既存駅周辺の道路整備
- 自転車利用の促進
- エコ通勤の実施

「移動しやすい安全・安心なまちづくり」

- 主要施設周辺の歩行空間の整備
- 自転車走行空間の整備
- 幹線道路の整備
- 徒歩や自転車を補完する移動手段の確保
- 交通意識の変革

中心市街地における施策パッケージの例 / 盛岡市都心地区の場合
 将来都市像(交通)

「自家用車利用を抑制し、公共交通や自転車への転換を図る」

戦略目標

歩いて楽しむ中心市街地形成

歩行者や自転車が安心して快適に移動することができ、賑わいのある空間を創出する。

公共交通軸の充実・強化を図る

各地域と中心市街地を結ぶ公共交通軸を充実・強化し、自家用車から公共交通への転換を促進する。また、自家用車利用から公共交通機関への転換により、CO2 排出量を削減する。

戦略図(歩いて楽しむ中心市街地形成)



図3-12 戦略図(盛岡市の場合)

施策パッケージ(歩いて楽しむ中心市街地形成)

歩行者・自転車優先エリアの設定
 歩行者・自転車優先エリアを囲む道路の2車線以上の確保
 エリアを囲む道路整備(4車線化等)
 菜園通りの空間再配分
 菜園通りの空間再配分区間の延伸

自転車空間走行ネットワークの整備充実
 拠点間連絡バスの運行

(3) 施策パッケージ構築の工夫

施策パッケージを組む際には各地で様々な工夫が行われているが、ここではその一端を紹介する。

過去の施策の経験

これまでの取り組みで効果があったもの無かったものの理由を分析し、良い施策は伸ばし、改善すべき施策は見直すことを基本として、主要な地区ごとの特性に応じて具体施策を検討

社会実験の活用

現実的な課題や計画の妥当性を確認するため、社会実験を実施し、その結果を受けて施策パッケージを構築し、段階的に施策展開

過去の施策の経験

過去に複数取り組んできた交通関連施策の経験を担当者が持ち寄り、これまでの取り組みで効果があったもの無かったものの理由を分析し、良い施策は伸ばし改善すべき施策は見直すことを基本として主要な地区ごとの特性に応じて具体施策の検討を行った。

盛岡市では、既の実施されてきたオムニバスタウン事業で、ゾーンバスシステム^{*1}を構築したが、中心市街地へアクセスするバスルートの4車線化が図られたエリアでは、運行頻度の向上、定時性の確保等のサービス向上を図ることができ、道路整備との相乗効果を得ることに繋がった。一方、アクセス道路が2車線のエリアでは、渋滞の影響を受ける等が原因となり、利用客数が伸びなかった。

こうした経験に基づき、総合交通戦略では、将来土地利用、公共交通・自転車施策をうまく機能させるための道路整備計画について各施策の効果が相互に機能することを期待し、施策パッケージを構成している。

また、バスだけではなく鉄道の活用、バスと鉄道との輸送連携等、既存交通施設ストックの再整備、活用を踏まえた施策パッケージについても検討されている。

注1)ゾーンバスシステムとは、主に住宅地を運行する支線バスと市中心部へ向かう基幹バスを設定し、途中に乗換のためのミニバスターミナルを設置して、効率的なバス運行体制を実現するシステムである。盛岡市のゾーンバスシステムでは次の施策を実施している。

- ・支線バスによるバス停密度と運行頻度の向上
- ・支線バスは、ミニバスターミナルに集約
- ・基幹バスによる運行速度の向上と定時性の確保

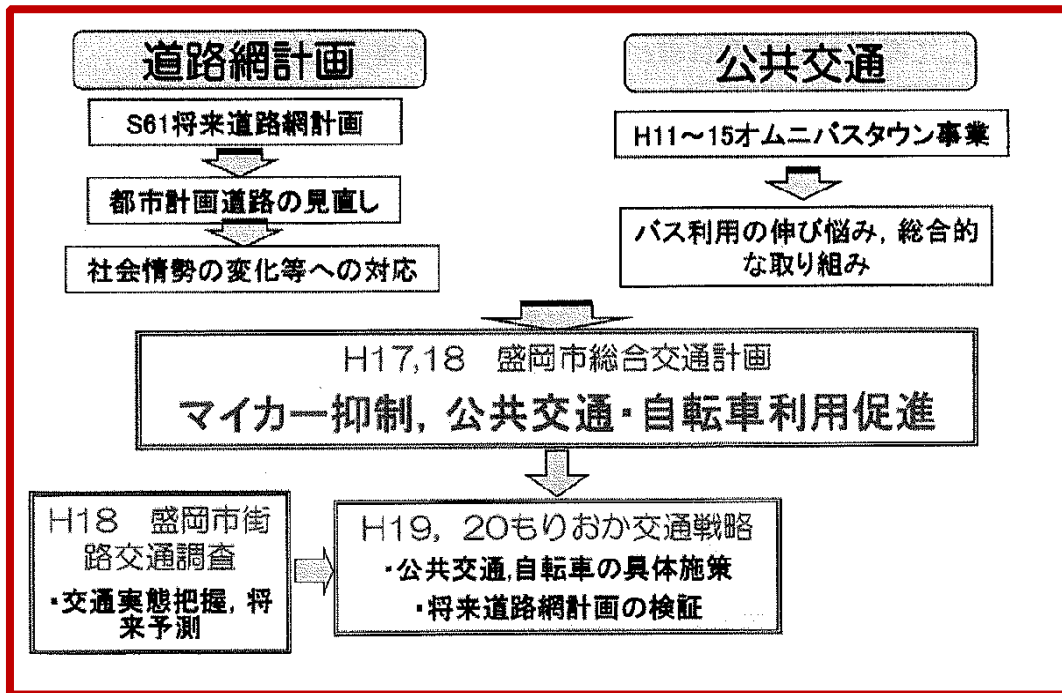


図 3 - 1 3 盛岡市における総合交通戦略の策定経緯

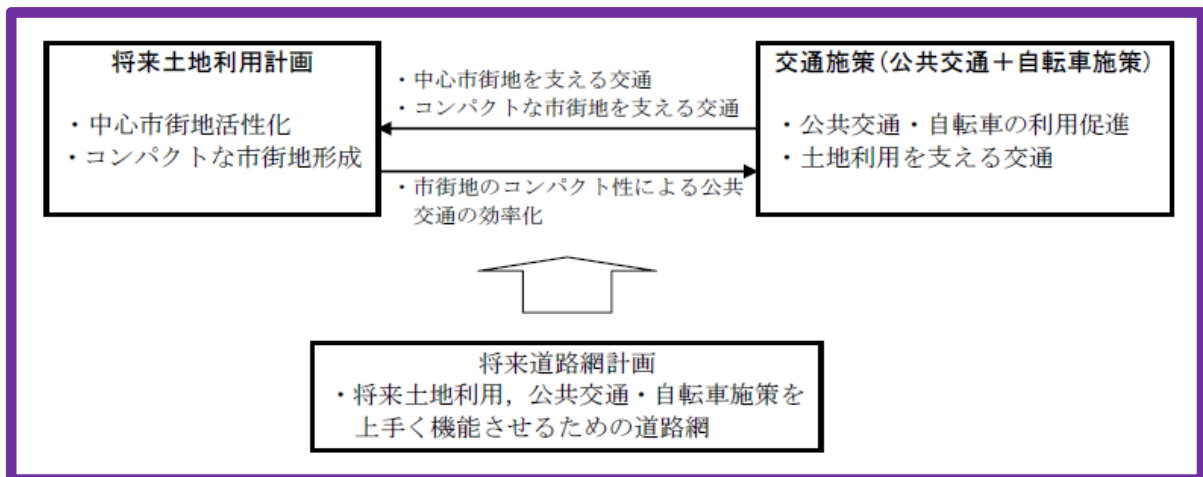


図 3 - 1 4 総合交通戦略における将来土地利用、公共交通・自転車施策の位置づけ (盛岡市)

社会実験の活用

検討している施策等の妥当性を実際のフィールドで検証するため、あるいは施策の影響・効果を予測推計する手段が皆無な場合等に社会実験を実施し、その結果を受けて施策パッケージを構築し、段階的に施策を展開してゆくことが有効である。

具体的には、コミュニティバス導入など公共交通は、中心市街地における歩行空間、自転車走行空間等の確保に際し、発生する問題を地域の人々の参加による社会実験によって検証し、問題意識を共有しながら、施策パッケージと実施プログラムを円滑に作成するといった活用の仕方もある。

ただし、社会実験の実施には時間が必要となる場合もあり、策定地区の実情を踏まえ実施の判断が必要とされる。

岐阜市では、バス路線の再編を進めており、路線を幹線バスと支線バスに区分し、路線バスを補完する形でコミュニティバスを導入している。そのコミュニティバス導入に際し、図3-15に示すフローの通り、試行運行をして補助基準を達成してから本格運行へ移行している。なお、補助基準は高齢者率に基づき、補助上限額と基準収支率を設定している(表3-10)。

試行運行では、ルート・ダイヤ等の運行計画の見直しや、広告収入徴収等について地域、行政、交通事業者が一体となって利用者増の取り組みを行っている。

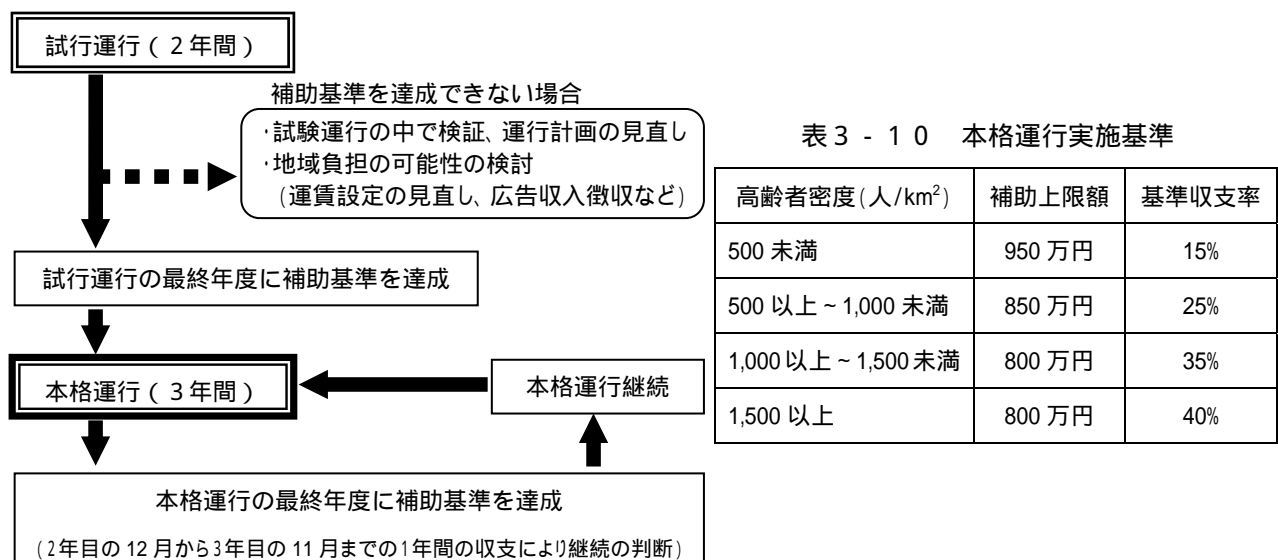


図3-15 試行運行から本格運行の流れ

Q：施策パッケージを構築するにあたり、苦労したところ、工夫したところは？

A：各都市・地区の事例からみると、以下の点が指摘されている。

（施策パッケージの考え方に関する工夫）

- ・市内電車環状線化事業を中核とした事業に取り組み、都心地区の利便性向上と魅力の向上、さらには賑わいを創出するため、統合的なパッケージとし、集中的に施策を実施することとした。
- ・キーワードを「公共交通を基軸」として公共交通に関するハード整備とともに、ソフト施策及び道路整備部局と調整して道路整備を加えたパッケージとした。
- ・公共交通、徒歩・自転車の順として、中心市街地活性化やMMなども盛り込み、総合的な戦略とした。
- ・特定の交通モードのスペック向上を目指すのではなく、様々なモードの組み合わせで市民の暮らしを向上させることとした。
- ・新たな公共交通システム（基幹バス等）を基軸に考えていたが、バス事業者との調整が進まず、戦略が目標としている10年以内での実現が厳しくなっている。現実的な対応として、既存路線バスを対象とした戦略に見直している。

（パッケージを構成する具体施策を選択する際の工夫）

- ・これまでの取り組みで効果があったもの無かったものの理由を分析し、良い施策は伸ばし、改善すべき施策は見直すことを基本として、主要な地区ごとの特性に応じて具体施策を検討した。
- ・机上シミュレーションによりパッケージを構成する施策の条件を比較・検討し、最適なパッケージを求めた。
- ・現実的な課題や計画の妥当性を確認しながら施策パッケージを構築する必要があると考え、社会実験を実施し、その結果を受けて段階的に施策展開を考える方式をとった。
- ・主体施策と支援施策の組み合わせによるパッケージだけでなく、支援施策間の横断的なパッケージ施策とすることで最も有効と考えられる組み合わせを選んだ。
- ・地元の調整・合意形成に、具体的に目に見えるデータとして利用できるよう交通シミュレーションで効果を検証しつつプログラムを作成した。
- ・財政部門とも連携し、実施プログラムと併せて各施策の事業費を示すことにより、施策実現性の高いプログラムを策定した。

3-6 実施プログラム

(1) 実施プログラムの役割

実施プログラムは、戦略目標の達成を念頭に、関係主体で合意し、施策パッケージに組み込んだ個々の施策・事業について、実施手順、実施時期等を明確にすることで、施策、事業の実効性を確保する役割を有するもので、総合交通戦略のロードマップとしての役割を有するものがある。

また、今後調整して実現を目指す施策についても、戦略目標の達成を目指す観点から概ねの役割、内容、時期等を実施プログラムに位置付けてゆくことが望まれる。

実施プログラムは、多様な主体の参加と議論によって進められている総合交通戦略の進捗管理をオープンにする観点や、効率的な事業等の実施、戦略を実施することによって得られる効果の逐次確認、市民への交通施策への財源投入に対する説明力の向上等様々な観点で、交通施策や事業を実施するための主体間の役割分担、施策実施の順番等目標に到達するまでの手順を定め、関係主体間で共有したロードマップとしての役割を有するものである。

(2) 実施プログラムの作成方法

戦略を確実に進めて行くためには、施策に対する認識を共有するとともに、「いつ、誰が、なにをやるか」について責務と役割分担を明確にすることが重要であり、実施プログラムでは次の項目を明らかにする。

戦略実施期間

施策パッケージ、事業者ごとの事業実施計画

戦略実施期間

総合交通戦略では、総合交通の観点から、複数の交通施策を一体的・集約的に実施することで効果の発現を早めること、相乗的な効果を期待すること等に配慮する必要があること、また、実施主体の事業費確保等の財政面を考慮して戦略実施期間を決める必要がある。

戦略実施期間は、短期から中期（概ね5～10年）に目指すべき都市の姿とサービス水準を目標として適宜明示し、その実現に向け官民協働で取り組む必要がある。

ここで、戦略実施期間を5～10年程度とすることが望ましい理由としては、

戦略実施都市の事例、関連事業の交付金等に関する実務上の要件等から次の点があげられる。

- ・総合交通戦略では、PDCA サイクルに基づき推進するため、比較的短期間に効果を発揮することが必要である。
- ・交通施設整備や施策の実現には数年を要する場合が多いため、5～10年程度は必要である。
- ・社会資本整備総合交付金等の計画期間は、3～5年程度である。
- ・策定済の戦略からいくつかの取り組みを見ると、戦略実施期間は5～10年程度で設定している。

施策パッケージ、事業者ごとの事業実施計画

総合交通戦略は施策パッケージで構成されるため、これらを一体的・総合的に進めるには実効性の高い実施プログラムが必要である。ここでは、戦略目標や施策に対する共通認識を持ち、「いつ、誰が、なにをやるか」について、施策の実施時期、事業主体等を明確にし、事業者の役割分担を相互に認識することが必要である。

具体的には、図に示すような「総合交通戦略実施プログラム工程表」を作成し、施策実施期間の妥当性、財源等の確保、施策パッケージとして期待される効果の発現時期等について検討を行い、関係者間の合意形成を図り、総合交通戦略の実効性を担保してゆく努力を行う。

加えて、施策相互の進捗状況の確認とその効果の把握などその後の展開に対応して、必要に応じ柔軟に実施プログラムを見直ししてゆくことも考慮することが望まれる。

施策	事業費概算	事業主体	現在	H23	H24	H25	H26	H27	H28	中長期
公共交通	LRTの導入	〇〇億円	国・市		導入空間の整備		LRT車両の導入 芝生軌道の整備			
	バス利用環境整備	〇千万円	バス事業者等・市		バネレーンの設置 交通情報発信機能の強化					
自動車	幹線道路の整備	〇〇億円	国・市		環状道路整備					
自転車	自転車空間の整備	〇千万円	市		自転車レーン整備 歩行者、自転車分離					
					社会実験	コミュニティサイクル導入				
歩行者	歩行者空間の整備	〇千万円	市		歩行者専用道路、歩行者ネットワーク 電線地中化、案内標識、防犯灯					
拠点地区の整備	拠点地区の整備	〇億円 〇千万円	市・バス事業者等 市・バス事業者等		中心拠点地区(駅前広場、再開発等) その他の拠点地区(駅自由通路、交通広場、区画整備等)					
					通勤・通学MM	学校MM				
MM等	モビリティ・マネジメント等	〇千万円	市・市		ワーク・ショップ					
					公共交通ICカード導入					

図3 - 16 「総合交通戦略実施プログラム工程表」の表示例

Q：実施プログラム作成で苦労した点、工夫した点は？

A：実施プログラムの検討に当たり苦慮している点、及び課題は事例からみると以下のように整理できる。

（実施プログラム作成にあたっての工夫）

- ・既存計画（総合計画、中心市街地活性化基本計画、都市計画マスタープラン）との調整を行いながら設定した。
- ・実施プログラムは、早期実施が可能なもの、他の施策と合わせて実施することで効果が期待できるもの、基盤整備が必要だが整備途中でも暫定的な実施が可能なもの、基盤整備が必要なもの、という順に取り組む方針。
- ・交通以外の大型プロジェクト（病院移設計画など）にも対応できるよう、各段階での施策内容や検証内容を示し、時間軸を考慮した実施プログラムとしている。

（実施プログラムの担保性の確保）

- ・実施体制の役割、機能として、実施プログラムに位置づけた施策の実施や事業スケジュールの担保性をどのように確保するかが課題。特に、民間主体で実施する内容については、実現性をどう担保するかが課題。
- ・実施主体と密に協議・調整することで実現性の高い実施プログラムを策定することができた。
- ・総合交通戦略で構築した施策パッケージを構成する新たなプロジェクトが、地方公共団体の総合計画に位置づけられたり、交通事業者の経営計画に反映されたりすると強力な実施プログラムの担保となると言える。
- ・都市計画マスタープランの見直し時期等の関係で一体的な検討が十分ではなかったが、交通戦略が目指す基本方針についてはマスタープランに盛り込み、最低限の調整を図ることが考えられる。
- ・社会資本総合整備計画に位置づけ、本市が実施する予定。また、評価結果は「総合交通施策懇話会」に示すことを考えている。なお計画実現の評価は、概ね5年後と10年後に実施する方針。

（実施プログラム作成における問題点・課題）

- ・鉄道は県や沿線市町の支援により運行しているため、県や沿線市町との協議など協議相手数が多く、時間を要している。
- ・実施プログラム策定にあたり、交通事業者は「総論賛成・各論反対」の状況になっており、例えば乗り継ぎ案内板整備をする際の予算負担等についても調整に苦慮している。
- ・交通戦略の具体化と共に関係業界（バスとタクシー業界等）の調整が困難になった。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

- ・実現過程においては、随時必要な調査（データ収集）と関係者協議をその都度繰り返してゆく必要があり、予算のことも含めると、プログラムを組み立てるのは難しいと感じた。
- ・実施年度及び事業費を示す方法を模索していたが、近年の経済状況などを勘案するなか、特に中長期で行なう事業においてそれらの公表には慎重な意見もあり、調整がつかず断念。
- ・総合交通戦略の策定（施策パッケージの検討、実施プログラムの検討）にあたって他都市の事例が大いに役に立った。具体的にどのような検討・成果を出すのかが手探り状態であった。現在、国交省のHPで認定都市の状況が紹介されているのでこれが参考になる。

第4章 総合交通戦略の実施

4-1 総合交通戦略実施とその監理

(1) 支援策の活用

総合交通戦略の策定・実施にあたっては、社会資本整備総合交付金等の支援策を十分に活用されたい。

総合交通戦略の策定及び実施にあたっては、以下のような支援策が講じられている。

< 策定 >

以下のような支援策を活用して戦略策定のための調査を行うことが可能である。

- ・ 街路交通調査費補助
- ・ 社会資本整備総合交付金
- ・

< 実施 >

都市・地域交通戦略推進事業等の社会資本整備総合交付金の活用が可能であり、立地適正化計画に位置づけられた公共交通等の整備については、H26に拡充した補助率の嵩上げ等の支援の活用が可能である。

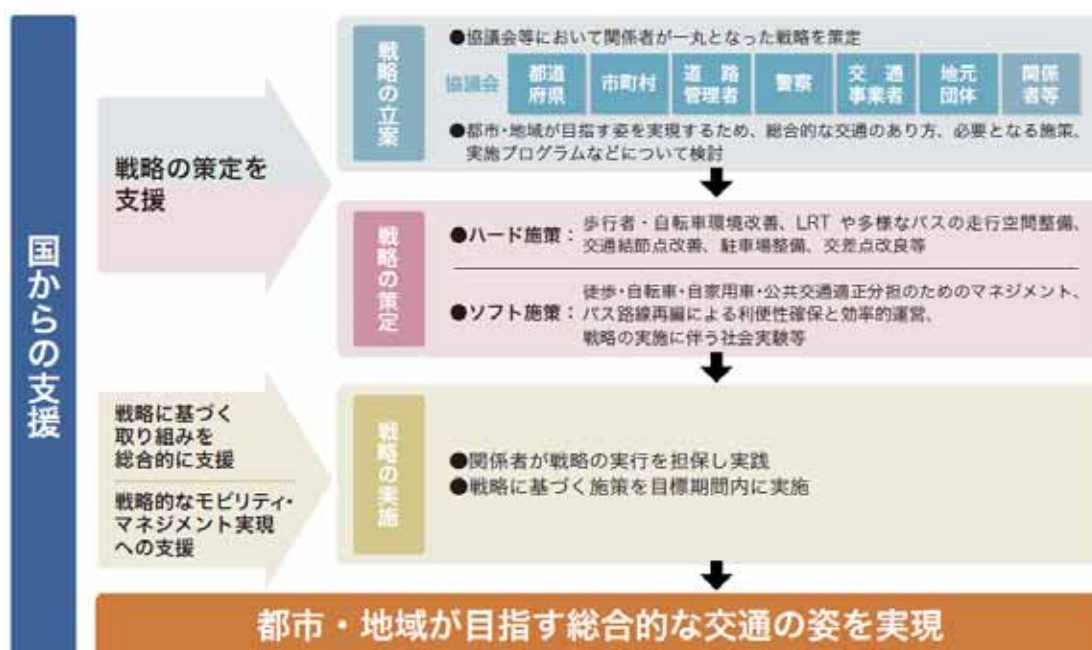


図4-1 都市・地域総合交通戦略に対する支援策

< 認定 >

策定した総合交通戦略については、国土交通大臣の認定を受けることができ、現在（H26.3）、43都市の戦略が認定を受けている。

表4 - 1 都市・地域総合交通戦略認定都市（平成26年3月現在、43都市）

認定都市	策定年月	認定年月	主な施策・施策パッケージ
札幌市	24.1	24.3	歩道のバリアフリー化、路面電車の延伸、結節点整備
青森市	21.10	22.8	バス路線の再編、都計道見直し、鉄道新駅設置
盛岡市	21.10	23.5	自転車走行空間、既存バスシステムの改善、駐輪場整備
仙台市	22.11	24.3	バス路線の再編、駐輪場整備、歩行空間のバリアフリー化
秋田市	21.3	22.8	歩行者・自転車施策、バス路線再編、環状道路整備
郡山市	23.6	24.3	新駅の整備、自転車レーン・歩道の整備、エコ通勤の推進
さいたま市	23.3	23.5	都計道整備、交差点の改良、交通結節点における駐輪場整備
柏市	22.3	23.5	バス路線の充実、駅前広場の整備、バス機能の強化
新宿区	23.3	26.3	自由通路の設置、駅前広場の設置、駐輪場の設置
中央区	24.6	25.3	自転車利用の基盤整備、歩行環境の整備、水上交通の拡充
町田市	22.3	22.8	バスの高度化・路線再編、荷捌き駐車対策、歩行者空間
立川市	21.3	22.8	自由通路等整備、バス交通強化、交通結節点整備
大和市	25.3	26.3	駅施設のバリアフリー化、放置自転車対策の充実
新潟市	20.3	22.8	基幹公共交通軸整備、歩行者空間、MM（ビルリイメント）
富山市	19.11	22.8	路面電車環状化、結節点整備（連立、区整）、歩行者空間
金沢市	20.3	22.8	歩行環境、バス交通強化、MM
岐阜市	21.3	22.8	自転車走行空間・駐輪、バス路線再編、歩行者空間
浜松市	22.5	22.8	公共交通NW、環状道路等整備、都心交通環境
富士市	22.3	22.8	新たな交通システム導入、都計道整備、交通結節点
安城市	22.3	22.8	自転車環境、バス利便性向上、都計道整備
刈谷市	24.6	25.3	交通結節点強化、MM、交差点における安全確保
瀬戸市	21.6	22.8	公共交通利便性、交通結節点、歩行者空間
幸田町	22.3	23.1	新駅整備、結節点整備、歩行者空間
岡崎市	23.3	23.5	バス基幹軸の形成、自転車・歩行者通行環境の確保
豊田市	18.5	25.3	歩行者空間整備、荷捌き駐車場、駅前広場の整備
四日市市	23.10	24.3	歩行者空間整備、コミュニティバス等の充実、MM
京都市	22.1	23.5	駅前広場整備、歩道拡幅、新しいバスシステムの導入
箕面市	24.3	25.3	鉄軌道の整備、バス路線網の再編、交差点の改良
明石市	19.5	26.3	交通結節点整備、バス路線網の再編、交通安全対策の充実

姫路市	21.4	22.8	公共交通 NW・利用環境改善、交通結節点
神戸市	25.9	26.3	バス路線の見直し、MM、新駅の整備
岡山市	21.10	22.8	LRT 導入、公共交通 NW、自転車環境
広島市	22.7	23.1	公共交通強化、自転車環境、交通結節点
福山市	21.10	22.8	道路整備、MM、バス NW
岩国市	23.3	24.3	駐輪場の再整備、交通結節点強化、MM
高松市	22.7	23.5	バス路線の再編、交通結節拠点の整備、MM
松山市	22.7	22.8	交通結節点、歩行者・自転車、骨格道路整備
新居浜市	21.3	22.8	公共交通強化、都計道整備、歩行者・自転車
北九州市	20.12	22.8	公共交通強化、都計道整備、MM
鹿児島市	22.3	22.8	路面電車等活性化、自転車環境、交通結節点
那覇市	22.3	22.8	基幹的公共交通導入、MM、歩行者空間
宜野湾市	24.3	26.3	交通結節点整備、自転車利用環境の充実、MM
浦添市	25.2	26.3	基幹バス導入、MM、自転車走行空間整備

(2) 実施の担保性向上

総合交通戦略は実施期間が概ね5～10年となることが多く、施策を着実に実施してゆくためには担保性の向上に努める必要がある。そのためには下記の工夫が考えられる。

都市計画マスタープランへの反映
 関係機関との協定等の締結
 行政内部の体制づくり

都市計画マスタープランへの反映

総合交通戦略の担保性を高めるためには、都市計画マスタープランや都市計画等への反映や、時期をとらえて総合計画や他の行政計画等への反映を考えることが有効である。戦略策定・実施と同じタイミングでそれらの計画策定の取り組みがおこなわれている場合は、すぐに反映させることが可能だが、そうでない場合は、その他の様々な行政計画（中活計画、環境計画等）に反映しておき、時期を図って上位計画に位置付け、相互に整合を図ってゆくことも考えられる。

関係機関との協定等の締結

総合交通戦略を実施する担保性は、主体となる関係機関との協力と合意が

欠かせない。総合交通戦略策定の取り組みの中で、いかに関係機関と協議し、合意を取り付けることが出来るかが重要となってくる。そのため、それら関係機関と協定、覚書といったものが締結することが担保性を向上させる大きな手段と言える。

行政内部の体制づくり

地方公共団体主体の事業実施の担保は事業予算の確保であり、単年度決算ベースの会計制度上、複数年にわたる事業予算の確保は実質的には困難であり、これまで総合交通戦略を策定した都市の実務担当者からも苦労しているという声が多く寄せられている。絶対的な担保はとれないまでも、担保性を高めることは可能であり、実際の事例等を参考にその方策について以下に紹介する。

ア) 首長をはじめとする理事者へのアプローチ

事例 1: 行政経営会議(理事者主体)の議題として提示し了解を得た。

事例 2: 総合計画の実施計画に主要施策を盛り込んだ。

イ) 財政部局へのアプローチ

事例 1: 策定協議会のメンバーとして参画してもらった。

事例 2: 国の認定を受けたものであることを背景に予算確保の交渉を行った。

事例 3: 総合交通戦略をそのまま社会資本総合整備計画に位置付けた。

次に、事業予算の確保とあわせて実施の担保性を高めるための課題として、事業実施体制の確立があげられる。総合交通戦略は行政外部との連携のみならず、庁内の一体的連携が不可欠であることは繰り返し述べているところだが、現実的にはそうした体制が取れていないケースが多いのも事実である。総合交通戦略策定の担当部署と総合交通戦略に盛り込まれた施策・事業の実施担当部署が異なることはどこの地方公共団体でも一般的にあり得る状況であり、事業実施担当部署の総合交通戦略に対する意識が高まらずに、事業が進められないといった状況も報告されている。

一方で、庁内に横断的な総合交通戦略推進プロジェクトチームを設置して、施策・事業の実施段階においても一体的な連携を維持している事例もあり、こうした実施体制を総合交通戦略策定の段階から検討する等により、事業の着実な実施を図り、地方公共団体が実施段階におけるけん引役となることが、総合交通戦略の円滑な推進のために必要である。

Q：戦略策定後の進め方は？

A：戦略策定後に実施することは、戦略に位置付けた施策の進捗状況をモニタリングするとともにそれを評価すること、また、この間市民評価、意見を反映すること、そして一定期間後戦略の見直しを検討すること等を実施してゆくことが必要である。これらを進めるにあたり、一つの事例として「進捗管理、評価のための委員会（毎年開催）」、「地域公共交通会議（必要に応じ開催／法定）」、「見直し検討委員会（5年後）」により進めることが考えられる。

Q：事業スケジュール、全体実施期間の設定方法とその理由は？

A：各都市・地区の事例による事業スケジュール実施期間等を設定した理由又は背景は次に示す通りである。

- ・財政状況から見た投資可能時期、整備計画の具体化や関係機関・地元等との調整・合意形成に要する時間、実施前に社会実験の実施が必要なものなどを考慮して設定した。
- ・段階的に施策を展開してゆく観点から、概ね前期・後期の各5年に分けて設定した。
- ・概ね1～2年ごとに進捗管理を行なうほか、中間年次では評価・改善を実施する。この際、必要に応じて戦略の見直しを図り実効性を確保する。
- ・市民の意識の変化を、短期（概ね5年）ごとに把握し、実施プログラムの見直し等へ反映する。
- ・年度毎に、各事業主体が実施すべき施策が具体的に把握できたため、短期計画内の事業実施スケジュールを策定することが出来た。
- ・すぐ出来る施策や社会実験等による一定の試行期間を設け、施策実施の可能性や期待できる効果を検証しながら本格実施に移行する施策があり、その効果や評価を行うために一定の期間が必要。
- ・社会実験を実施したうえで段階的な施策展開を行うため、施策の効果や、市民意識の変化も確認する必要がある。これらを踏まえて設定する必要がある。
- ・施策の進捗状況は毎年確認する。効果の検証・評価、必要に応じた施策の改善等を適時行いながら、策定後5年目、10年目に見直しを行う予定。
- ・交通マスタープラン推進委員会で事業の進捗について確認する。概ね5年を目途に総合交通戦略の評価・見直しを予定する。
- ・「戦略策定協議会」を引き継いだ「戦略管理・運営組織」が、概ね1～2年毎に事業の進捗を確認するとともに、中間年次に評価を予定している。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

Q：実施段階における体制で現実に抱えている問題点や他の自治体担当者向けに留意点は？

A：

- ・数値目標が達成できなかった場合、その原因、理由、背景などを明らかにして、どのような対応してゆくのか検討してゆく必要がある。
- ・市民への説明では、市民懇談会、シンポジウム等を活用し、より理解が深めて行くことが望ましい。また、これらは、第三者的な NPO などを中心に進めることも1つの手法として考えられる。
- ・まちづくりプロジェクトの一環として検討を進めているため、事業化段階での交通施策との整合性を図ってゆくことが必要である。
- ・戦略を展開する場合、事業者の予算等に左右される可能性や社会情勢の変化により市長等が変わった場合、施策が大きく変更される可能性を秘めていることも留意する。

4-2 総合交通戦略の評価と見直し(第二期総合交通戦略へ)

(1) P D C A サイクル等による取り組みの必要性

総合交通戦略はP D C A サイクル等の手法により、総合交通戦略を適切に評価し、場合によっては見直しを行うことが必要である。総合交通戦略の取り組みの評価やチェックにあたっては、明確なデータや指標等に基づき、評価できるシステムを構築することが大切である。

今後の人口減少、超高齢社会にあっては財源的な制約等を考慮しつつ、集約型都市構造による効率的で質の高い都市づくりの実現に向けて対応してゆくためには、目標達成型の施策展開として総合交通戦略を構成する施策を集中的、かつ、重点的に展開し、直面する社会情勢の変化や施策の進捗状況に対応しつつ、適宜見直しを図りながら進めることが必要とされる。

具体的には、各種施策を着実に実施し、実施したものに対して明確なデータや指標に基づき、客観的、公正な評価を行い、また情勢の変化等による新たな視点等を加えながら、より良い状態へとスパイラルアップを図っていくことが、今後の都市交通の取り組みに欠かせないものとなっている。

また、総合交通戦略において評価や見直しを永続的に保持してゆくためには、地方公共団体が市民の移動を担う都市交通の取り組みの重要性をあらためて認識し、その位置づけを高めた上で、その進捗状況等の把握や評価、見直しを行うシステム、すなわち、P D C A を実行してゆく体制と実施スキームを整備しておくことが望まれる。

なお、P D C A を実行してゆく体制は、一般的には戦略策定時の協議会が引き続きこの役割を担うことが効率的であり、そのようなケースは多くみられる。



出典：豊田市交通まちづくり行動計画（豊田市総合交通戦略）

図4-1 P D C A による総合交通戦略の進め方のイメージ

ここでは、一旦整備したものでも情勢の変化等により必要性が低下した場合、それをより短期的に改編、廃止する等の決断を下す場面が今後あり得ること等も認識しておく必要がある。

(2) 総合交通戦略評価の進め方

総合交通戦略評価の進め方は、基本的に総合交通戦略の策定時に検討されていることが必要である。体制、実施時期、内容、方法等について具体的に総合交通戦略に盛り込んでおくことは、施策実効の担保性が向上することが考えられる。

具体的な進め方としては、あらかじめ設定した評価指標、数値目標に基づき、達成度合いとその結果の考察を加えるものだが、評価時の情勢等も考慮しながら新たな視点による評価項目を加える等して柔軟な検証を試みることも、次のACTIONを見据える上で重要である。

総合交通戦略の評価は、戦略目標を具体的に示す評価指標と数値目標をもとに定量的、定性的におこなってゆく。

評価指標はアウトカム（都市のサービス水準指標）とアウトプット（施策・事業の実施量・整備量）の両方があげられるが、ここではアウトカムを取り上げて記述する。

まず、数値目標に対して達成したかどうかを算定する。具体的に言うと、例えば公共交通利用者数を評価指標とし、その数値目標が現況値から10%増加、ということであれば、評価時に実態調査を行う等により利用者数を算出、現況値に対して何%増加したかを算定し、達成度を明らかにする。

その結果、数値目標に到達しなかった場合、その要因・理由を検討する。例えば、次のような要因が考えられ、あらゆる視点から検証を行う必要がある。

- ・ 施策が予定通りに進められなかった（アウトプット）ためなのか
- ・ 想定したほど効果が発現しなかったためなのか
- ・ 想定外の社会情勢の変化等（外部要因）によるのか
- ・ 設定した数値目標にそもそも無理があったか等

そして、ここで明らかにした要因・理由を踏まえて今後の対応方策を検討する。ここでは、その要因・理由を取り除くことが可能と判断できるかどうかで対応方策も変わってくる可能性があり、例えば予算確保ができずに実施スケジュールが遅れたことが要因であれば、他の方法で予算を確実に獲得する（可能）予算確保は今後厳しいので、コストのかからない他の施策（パッケージ）を再検討する（不可能）等の対応方策を導き出すことになる。

数値目標を達成した場合にあっては、次のステップに向けて検証を行う必要がある。例えば、目標達成度が大幅に目標値を上回った場合、単純に想定以上の相乗効果が発現したからなのか、想定外の作用が働いたのか、設定値が適正でなかったのか等、要因・理由を分析・評価した内容はその後の展開に反映することが可能である。これらの一連の評価検討成果を踏まえて、次の総合交通戦略を構築していくことになる。

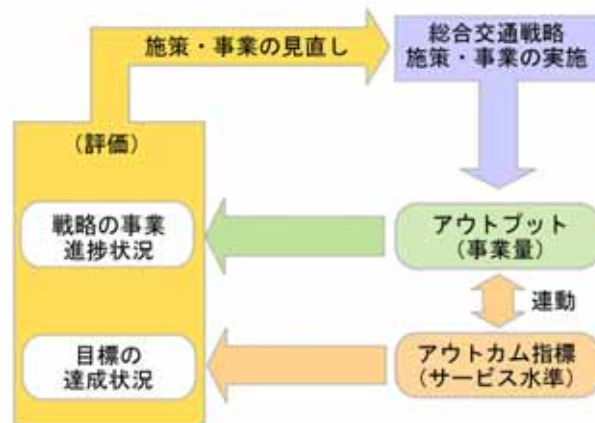


図4 - 2 アウトプットとアウトカム指標との関係イメージ

評価の進め方の概要を下記に示す。

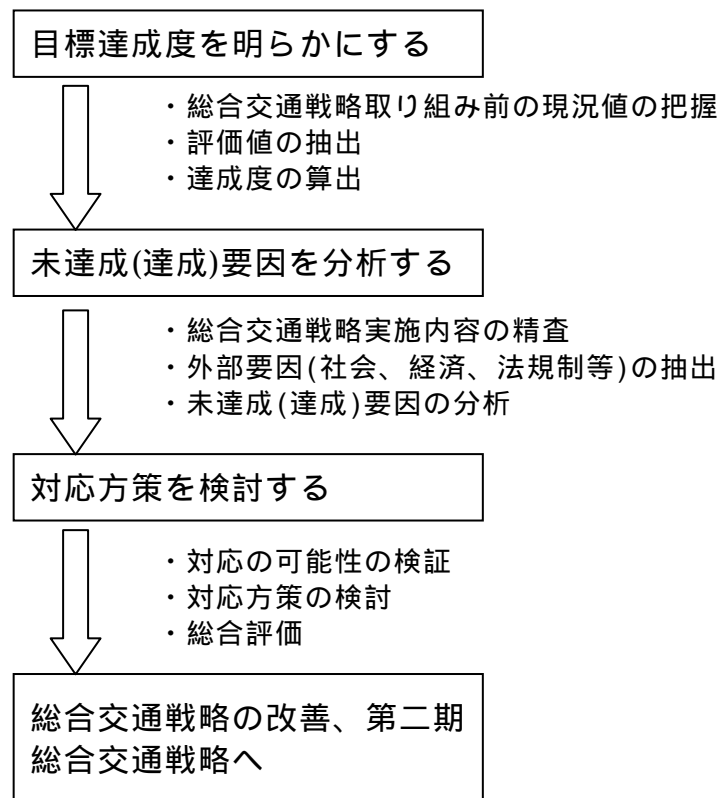


図4 - 3 評価の進め方

次に、評価に際して、主なポイント・留意点は以下のとおりである。

- ・評価の作業を厳密化しようとする、その考えが総合交通戦略への取り組みの意欲を減退させる可能性がある。作業可能な範囲、誰にも分かる範囲で評価が行われることを優先させる。
- ・「評価」は、改善を目的とするものであり、当事者の責任を問うものではない。

決してないことを認識した上で、要因・理由の分析結果を活用することが望ましい。

- ・ 評価値の抽出にあたり、現況値の算出と同様の手法、計測範囲、対象範囲でおこなう。
- ・ 都市や交通環境を取り巻く情勢や関連する情報を出来る限り幅広く収集するために、様々な専門家の意見や第三者機関の活用を図ると良い。
- ・ 評価の経緯や内容は、市民の理解を得るために、可能な限りわかりやすい表現方法に努める。
- ・ 評価結果についての公表やパブリックコメント等を実施する。
- ・ 評価を進めやすくするために、総合交通戦略を立てる段階から明確な施策のロジックモデルを構築することが望ましい。

(3) 総合交通戦略の見直し(第二期総合交通戦略へ)

総合交通戦略は、短期間における重点的施策展開とその評価を経て、必要に応じて見直しを図っていく必要がある。都市を取り巻く社会情勢の変化やそれに応じた都市づくりの方向性の変化、あるいは目標達成により効果的な新たな手法・施策が開発される等、様々な要因を迅速にとらえ、柔軟に改善してゆくことが望ましい。

見直しにあたっては、客観的で公正な評価、知見や見直しの要因等を公明正大にあらわし、市民・関係機関の理解と協力を得て、効果的に推進したい。

1) 見直しと継続的な取り組みの必要性

総合交通戦略は、これまでに何度も述べているとおり、施策(パッケージ)の効果をもっと短期的に発現させ、正のスパイラルをもって都市交通環境を相乗的に改善させようとする狙いがある。

ところで、これまでにない社会・経済情勢の急速な変化、新たな価値観の創出、人々の活動の変化等によって、都市づくりの方向性も少しずつ変化してゆく。こうした背景の中、想定した効果が得られなければ、その原因を追究して効果が得られるように早急に改善しなければならないし、効果が発現したら次のステップに進んでゆくことが求められている。

総合交通戦略はこれらの状況に対応してゆくためにも、なるべく短期間で施策展開を行い、定期的にその効果を検証しつつ、常に改善して継続していくことが必要である。

2) 第二期総合交通戦略に向けた見直しについて

早期に総合交通戦略に取り組んだ都市では、評価(CHECK)を経て、次の段階へ移行する時期にさしかかっており、当初の総合交通戦略の反省点(技術的、実務的)を見直し、次の総合交通戦略(第二期総合交通戦略)に反映させることが望ましい。都市によって、時点修正型の内容になるのか、重点転換型になるのかは様々であると予想されるが、いずれにおいても状況変化を踏まえ積極的に継続して進めて行く必要がある。

特に、連携して取り組んでいる他の関係機関とは一層の協働意識を持てるように働きかけ、市民に対しても、総合交通戦略に対する理解と周知をさらに図ってゆくこと等で、着実かつ効果的な推進が期待される。

見直しを含めた第二期総合交通戦略の進め方は、実施期間や対象となる施策(パッケージ)が必要とする事業期間の長短にもよるが、総合交通戦略が集中的、重点的に施策展開し、短期的成果を得ることを目的の一つとしていることから、概ね5~10年程度が基本となる。また、より綿密な評価をしてゆくために、その中間時となる3~5年に中間評価を実施することが望ましい。

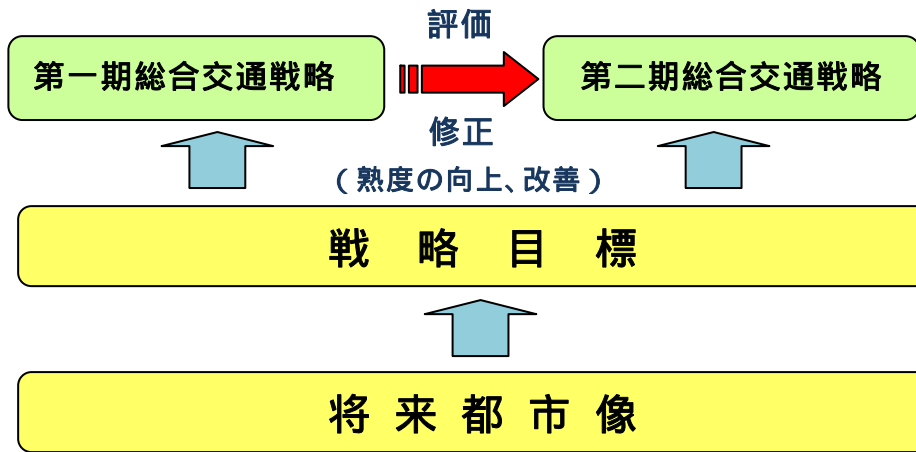


図 4 - 4 総合交通戦略の進め方 (将来都市像が変わっていない場合)

Q：評価・見直しを実施する協議会の運営上の課題や工夫は？

A：各都市・地区の事例にみた協議会の運営上の課題や工夫は以下の通り。

- ・概ね予定通りに進んでいるが、再開発事業等民間の開発計画に左右されることが多く、土地利用施策との一体的な実施は難しい。
- ・策定から1年、一部着手した事業や実施へ向けた協議を開始した事業がある。一方、関係機関が目標を共有していると言えない状況も一部にあり、課題として認識。
- ・現在、取り組んでいる短期施策事業は、おおむねスケジュール通り進んでいるが、短期的事業は、すぐに数値目標に結び付かない。
- ・行政が実施するものについては、着実に進展している。しかし、事業者が実施すべき、駅前広場でのバスの方面別化、バスの低床車両の増強などについては現時点で実施できていない。戦略にかかわる予算の確保と交通事業者との連携・役割分担に課題があり、施策の実施に遅れが生じてしまう。
- ・戦略にかかわる予算の明確化とあわせて、財源確保が必要であるが、厳しい財政状況の中で、これまでも増して予算確保が不透明となってきた。
- ・現在のところ補助金を活用し順調に推移している。事業の実施にあたりシステム補助制度など情報収集をしているが、費用や財源の課題が大きく、実施までに相当の期間を要しそうなものもある。
- ・事業として組み込めなかったものについては、実施主体の明確化と計画・検討の実施とし、関係機関調整を図るための組織づくりなどを行い、事業に向けたアクションを行う。
- ・評価・見直しを実施は、「総合交通戦略会議」を引き継いだ「推進協議会」が進行管理を実施する。
- ・戦略毎という大枠の評価指標は考えているが、各施策毎（事業毎）の評価指標は特に考慮していない。どのタイミングで誰が実施するかについても今後の課題である。
- ・事業の進捗について毎年度確認することにはしていないが、市交通政策室が独自で評価してゆく。
- ・評価指数データについては、毎年公表。概ね10年を目途に評価を予定している。
- ・実施段階においては、進捗状況を把握し、公開するため、定期的なチェックが必要である。
- ・実施段階では、現在の協議会はそのまま設置したまま、管理も行う予定である。

よくある質問・課題及び工夫（地方公共団体アンケートより）

- ・「検討委員会」の体制をそのまま引継ぎ、「推進委員会」として実施している。推進施策についての具体的なことを検討する2つのワーキング部会を設置している。
- ・策定後、行政と事業者が相談する場を設けることができると事業推進上有効に働く。例えば、戦略策定がきっかけとなり、月に一度定期的に行政と交通事業者が相談する場を設けている都市があり、現在まで、ここでは費用負担の話や路線再編が話題としてきた。

策定都市からのアドバイス（地方公共団体アンケートより）

（関係者間の連携について）

- ・関係者・関係機関との調整、合意形成を常に図りながら戦略を策定することは大変ではあるが、一番大事なことだと実感した。
- ・協議会等で意見交換を行える場を数多く持つこと。
- ・「戦略策定協議会」を立ち上げる際、委員の方には「管理・運営」まで携わってもらうことを予め知らせておく方が良い。
- ・地域課題ヒアリングや説明会をそれぞれ市内24地区で実施し、市民の抱える懸案を確認した。そのため、交通事業者などへの説明に説得力を持てた。

（庁内体制について）

- ・戦略の施策を実施するためには、予算措置の観点から財政部局にも入ってもらう必要がある。
- ・戦略を進めるに当たっては、庁内で目標に向かって各課が信頼し協力できる体制づくりができたことが、策定後の事業実施に役立っている。

（市民の参画について）

- ・持続可能な公共交通を確保するためには、住民ニーズを十分に把握することと運営主体に住民参加を得ることが必要。
- ・市民に目指す都市交通の将来像を理解してもらうため、策定期間から新聞等のメディアやホームページの活用等、市民への情報提供を行いながら策定を進めることが重要である。
- ・パブリックコメントを実施する前に、説明会等で直接の意見交換を実施し、戦略の目的、概念を説明することで、積極的な意見を得ることができた。
- ・市民に戦略の概念や施策を理解してもらうため、協議会やパブリックコメントの資料はわかりやすく市民目線で作成することが重要。

（施策の検討について）

- ・施策パッケージの検討を行う前に、総合的にまちづくりのあり方やビジョンを明確にすることによって、自ずと課題があぶりだされ、効果的な施策を検討することができる。
- ・交通分野だけの施策を進めるのではなく、それを支えるまちづくり（土地利用の誘導等）と並行して進めること。
- ・社会情勢の変化が著しく、変化や新しい制度等に柔軟に対応する必要があり、一度策定した戦略もある程度柔軟に見直せる仕組みを用意すべき。

【参考】総合交通戦略の取り組みの背景

(1) 社会経済情勢と都市問題

総合交通戦略の取り組みが目指す将来都市像を描くにあたっては、以下にあげられるような社会経済情勢や都市問題を真摯にとらえ、これらに対応した方向性を打ち出してゆく必要があるといえる。

人口減少・超高齢社会の到来

環境への負荷の高まり

都市財政の圧迫

中心市街地の衰退

モータリゼーションの進展と公共交通の地位低下

人口減少・超高齢社会の到来

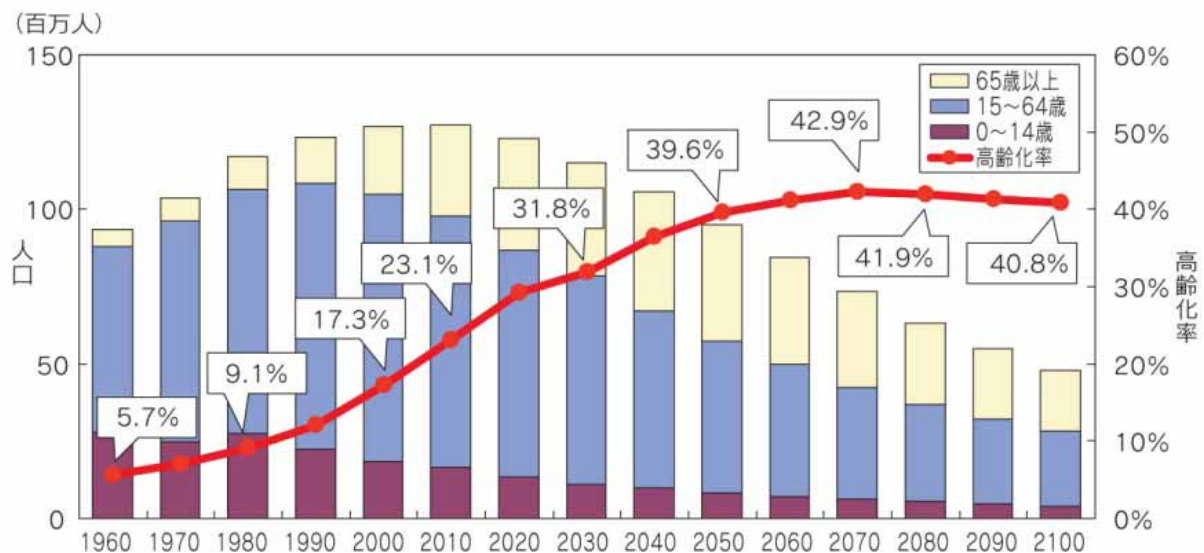
人口減少は、都市機能の拡散立地が進んだ地域において公共交通の維持をさらに困難にさせる。このことは、自動車の運転ができない高齢者等にとっては日常の買い物、通院等における移動制約が増大し、ひいては外出機会の減少を生じさせる原因ともなる。

一方、公共交通サービスが十分でないと、高齢者のドライバーの増加を促し、これを原因とする事故が増加する可能性も懸念される。

我が国の人口は、戦後から高度成長期にかけて急速に増加した。この時期は、農村部から都市部への人口流入が急激に進行した時代でもある。その後、総人口や社会移動の動きは鈍化したものの、人口は一貫して増加基調を続けてきた。

しかし、2005年に初めて減少に転じ、今後、一貫して減少基調となることが見込まれており、これまで経験したことのない社会的局面を迎えている。

また、年少人口及び生産年齢人口が減少し、老年人口が増加しており、高齢化率は、2050年には現在の約2倍（約40%）に上昇することが予測されている。



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（2006年12月推計）

－日本の将来推計人口（～2055年、中位推計）、参考推計（超長期推計）（2056年～）

図参 - 1 日本の将来人口（中位推計）

環境への負荷の高まり

都市の拡大とそれに伴う都市機能の拡散は、自家用車利用を促し、また移動距離の増加につながる等、結果としてCO₂排出量を増加させ、環境への負荷がより高まることが懸念される。さらに、市街地の道路渋滞が悪化し、生活環境への負荷も高まる等、地球環境、地域環境、生活環境のそれぞれのレベルで問題が危惧される。

地球温暖化に代表される地球環境問題をはじめ、ヒートアイランドや大気汚染、騒音等の都市環境・生活環境の悪化等の環境問題に対する国民の関心が高まりつつある。

「気候変動に関する政府間パネル（IPCC）」の第4次評価報告書（2007年）では、このままで行くと世界の温室効果ガスの排出量は今後数十年にわたって増加し続け、20世紀に比べ21世紀末には約1.8～4℃気温が上昇し、その結果、異常気象の増大や水不足の深刻化、種の絶滅リスクの増加、感染症や栄養失調等による社会的負担の増加等があると予測されている。

それらを避けるためには、2050年に世界全体の温室効果ガスの排出量を50%以上削減する必要があると言われており、このような大幅な削減を実現するためには、個別単体対策に加え都市づくりによる都市構造の変革も重要となる。

こうした背景の中で、「京都議定書目標達成計画」（平成20年3月、全部改訂）において、「低炭素型の都市・地域構造や社会経済システム」の形成として、各種対策が位置付けられ、特に、運輸部門に注目すると、以下に示すような各種対策が位置付けられている。

自動車・道路交通対策
自動車単体対策の推進
交通流対策の推進
環境に配慮した自動車使用の促進
国民運動の展開
公共交通機関の利用促進等
公共交通機関の利用促進
エネルギー効率の良い鉄道・船舶・航空機の開発・導入促進
テレワーク等情報通信技術を活用した交通代替の推進
産業界における自主行動計画の推進・強化
物流の効率化等
荷主と物流事業者の協働による省CO₂化の推進
モーダルシフト、トラック輸送の効率化等の推進
グリーン経営認証制度の普及促進

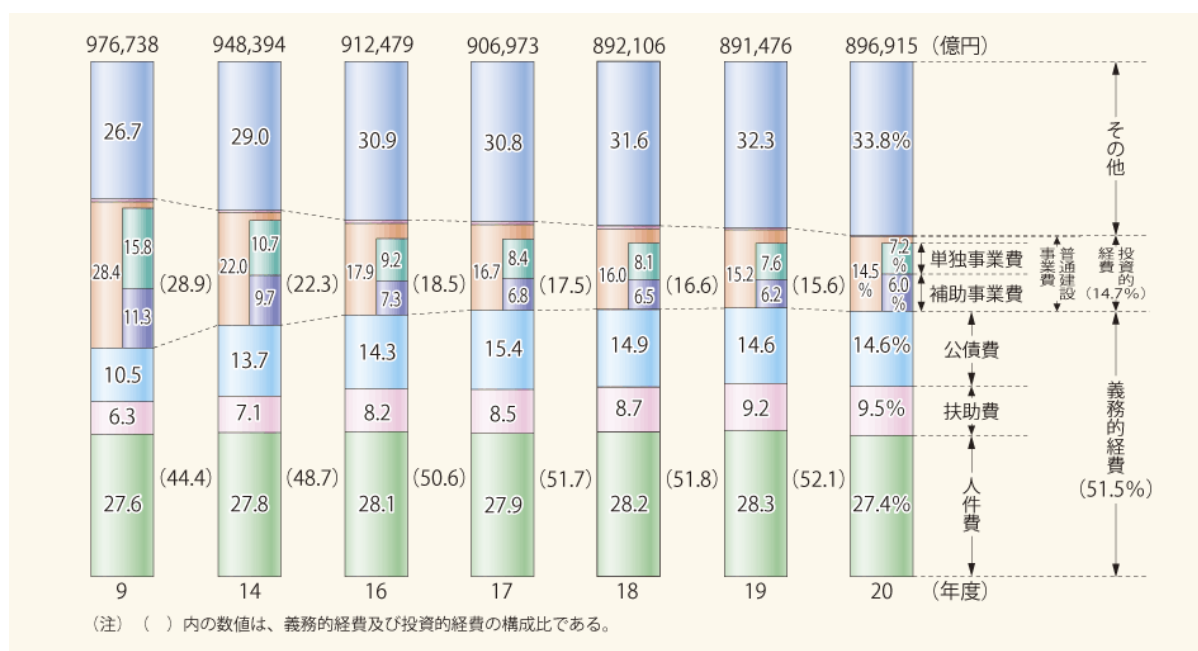
出典：京都議定書目標達成計画平成20年3月28日（全部改訂）pp43 - 47

都市財政の圧迫

都市機能の拡散、散在が進むと、集積のメリットが失われ、都市施設の維持管理、福祉施策等の行政コストの増大を招くことが懸念される。

わが国全体として、経済成長の鈍化による税収の停滞・減少が進む中、少子高齢社会における社会保障費の増大や既存インフラの維持・更新コストの増大等、財政的制約は今後一層厳しくなることが想定されている。

地方財政も投資的経費が減少してゆくことはもちろん、扶助費等義務的経費が増大し、現在の拡大した都市構造を維持してゆくことは困難になりつつあるのが現状である。したがって今後の都市経営においては、いかに効率的・効果的におこなってゆくかがポイントになっている。



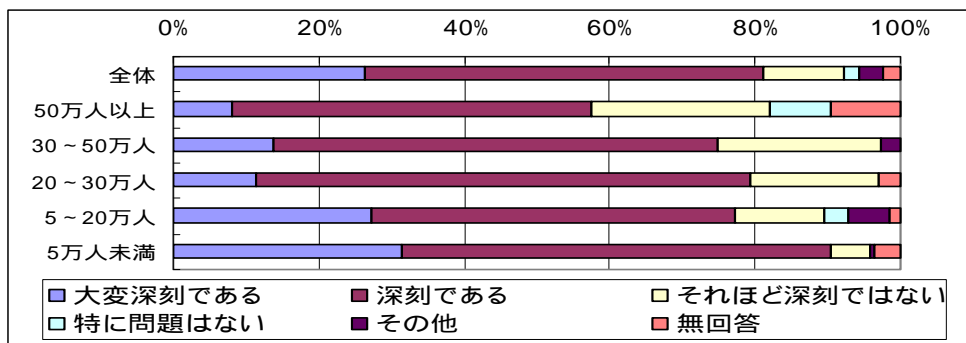
図参 - 2 性質別歳出純計決算額の構成比の推移

出典：「地方財政白書」(総務省)

中心市街地の衰退

中心市街地の衰退は、都市構造上の問題にとどまらず、にぎわい、交流、交歓等の市民生活の「質」を支えてきた「まちの顔」としての役割が喪失する重大な問題であるとともに、コミュニティの希薄化により、防災・防犯をはじめ、多様な問題が構造的に増大、深刻化してゆくことが懸念される。

かつては人が集まり、商業、業務、居住等の機能が集積していた都市の中心市街地は、様々な要因による各種都市機能の郊外化等によりまちの魅力が低下し、人口が減少、空地・空き店舗等土地の低・未利用化が進み、深刻な状況に陥っている地区が数多く存在するようになっている。



「中心市街地活性化の要因と方策に関するアンケート」(平成16年1月)

図参 - 3 中心市街地活性化の必要性



写真参 - 1 人がまばらな商店街

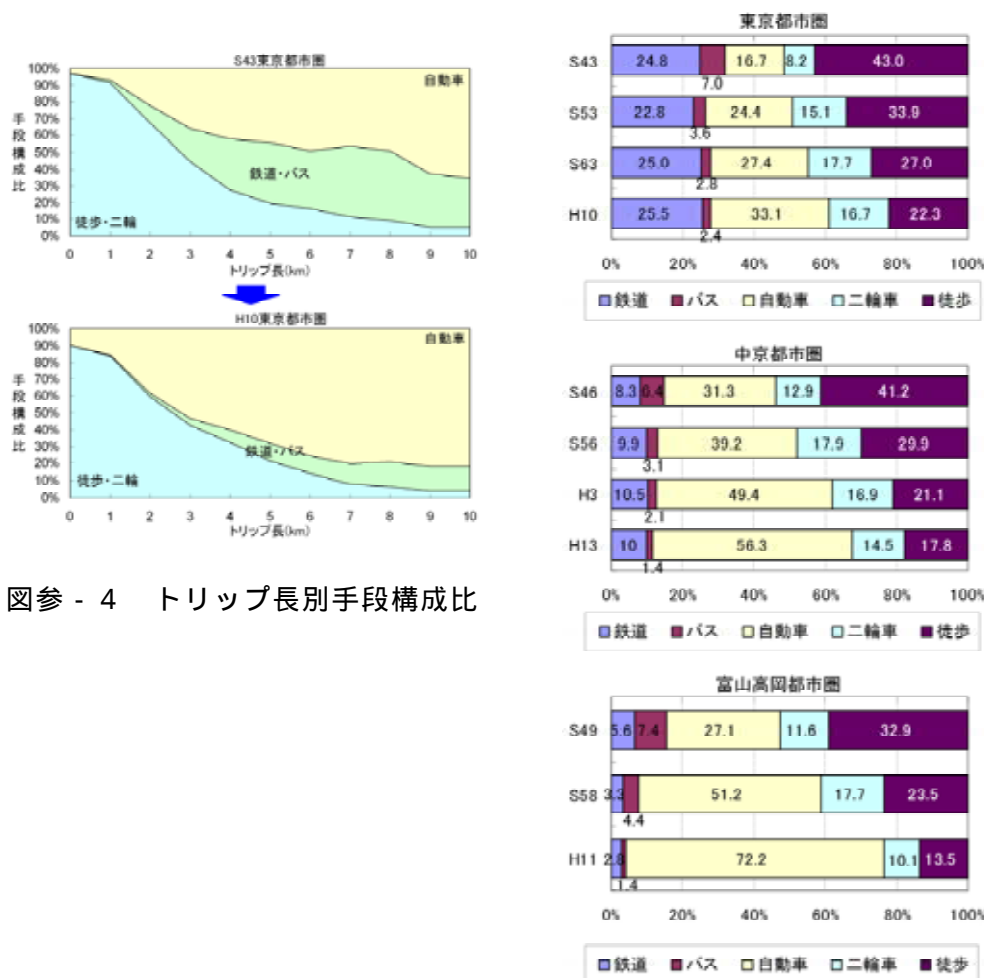


写真参 - 2 広範に広がる低未利用地

モータリゼーションの進展と公共交通の地位低下

人口や都市機能の分散、自動車利用の一層の進展により、公共交通の需要減少することから、民間事業者に頼る場合が多い公共交通はサービス維持が困難になり、減便や廃止が進むことが懸念される。

高度経済成長期におけるモータリゼーションの急速な進展は、国民の移動環境、ひいては生活スタイルを一変させた。以来、自動車は国民の移動の足として欠かせない存在となり、地方部においてはほとんど全ての移動に自動車を利用するといった状況が定着している。一方、それまで国民の足として活躍していたバスや鉄道等公共交通は次第にその役割を奪われることとなり、特にバスは採算が悪化し、路線の自由化政策を弾みとして多くの不採算路線が廃止され、郊外部等の人々の移動の選択肢が一つ失われることになってきており、郊外部の過疎化に拍車をかける傾向が見受けられるようになってきた。



(2) 目標とすべき都市の将来像

持続可能な都市を実現するため、我が国の都市をこれまでの「拡散型」から「集約型都市構造」へ再編してゆく必要がある。

すなわち、「目標とすべき都市の将来像」は、集約拠点相互を基幹的公共交通により連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り、環境負荷の低減に寄与するものであり、公民が協働してその実現に取り組むことが望ましい。

前項で紹介したような都市を取り巻く社会経済情勢によって、これまでにない新たな都市づくりの方向性の転換が求められている。

社会資本整備審議会答申「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか（第一次答申：平成18年2月1日）」においては、「無秩序拡散型都市構造を見直し、都市圏内で生活する多くの人にとって暮らしやすい、望ましい都市構造を実現するための『都市構造改革』を行うことが必要」であり、

「都市圏内の一定の地域を都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置付け、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる『集約型都市構造』を実現することで、暮らしやすさと都市圏の持続的な発展の確保が可能」

と提言している。

また、これに引き続き第二次答申（平成19年7月20日）では、目指すべき都市像が具体的に示された。

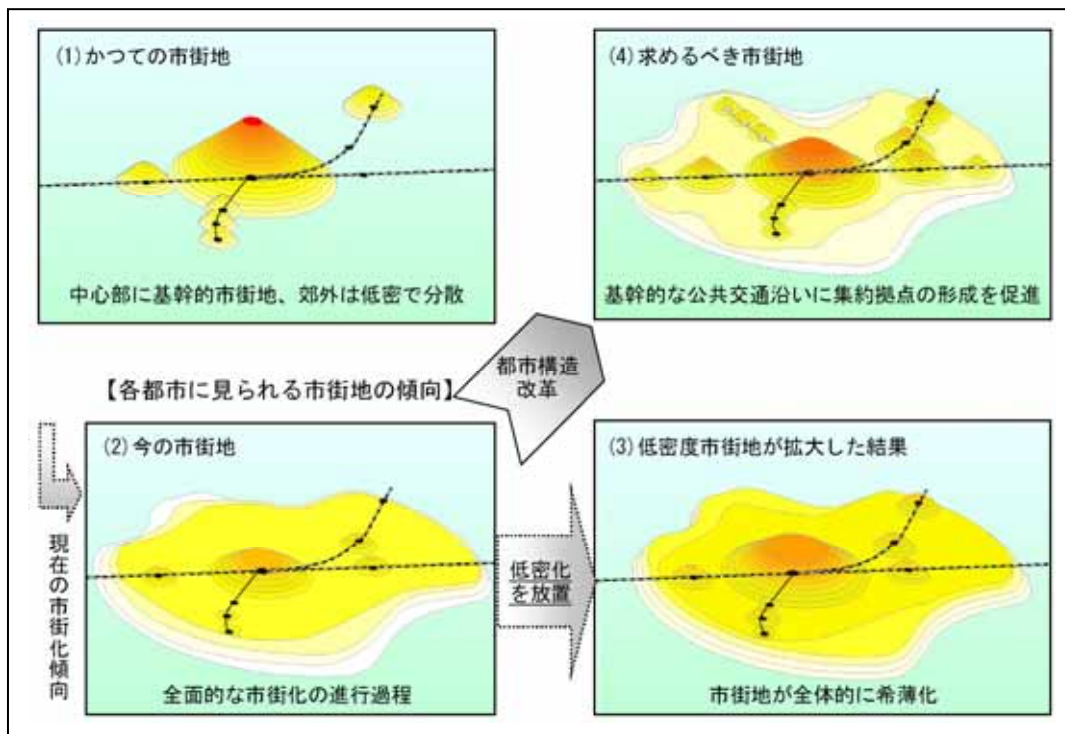
集約型都市構造とは、都市圏内の中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携することで、都市圏内の多くの人にとっての暮らしやすさと当該都市圏全体の持続的な発展を確保するものである。

すなわち、今後我が国が目指すべき都市像は、

- 1) 都市内の幹線道路や公共交通の整備状況、都市機能の集積状況等各都市の特性に応じて、集約型都市構造への転換を図る。
- 2) 集約拠点相互を鉄軌道やサービス水準の高い基幹的なバス網等の公共交通により連絡するとともに、都市圏内のその他地域からの集約拠点へのアクセスを可能な限り公共交通により確保する。都市機能の集積状況等によっては、コミュニティバスの活用や道路ネットワークの整備等が望ましい場合もある。
- 3) 集約拠点については、必要に応じて市街地の整備を行うことにより、居住、交流等の各種機能の集積を図る。その他の地域においては、市街化を抑制するとともに、また、郊外部等の空洞化する市街地については、生活環境が極端に悪化することのないような形で低密度化を誘導する。
- 4) CO₂排出量やエネルギー消費量が少ない環境負荷低減型の都市活動を実現する。ということの基本とする。

このような都市像は、都市における社会経済活動の効率化、環境負荷の低減に寄与するものであり、公民が協働してその実現に取り組むべきものである。

これらの提言はあくまで、「それぞれの都市の実状は、その規模、立地条件、発展経緯等によって異なり、抱える課題も多様であるが、ここでは、我が国の都市全体を捉えた」(第二次答申)と前置きしているとおり、わが国におけるすべての都市について、この提言に基づき都市の将来像を設定しなければならないと断言していることでは決してないものの、前項で紹介した社会情勢を踏まえた都市づくりの方向性としては重要な考え方が示されているものであり、今後の都市づくりの方向性を検討する上では、十分に考慮することが必要である。



図参 - 6 拡散型から集約型都市構造への転換イメージ

「集約型都市構造」という言葉自体はすでに、都市行政を担う方々には一般的に認識されたキーワードであると思われるが、大都市部に限って適用されるものだと思った認識を持たれているケースがかなり多く見受けられている。

むしろ地方都市における市街地の拡散の傾向は顕著で、なおかつ高齢化の進展や中心市街地の衰退、モータリゼーションの進展と公共交通の地位低下といった問題は、都市部より深刻化しているといえる。

また、都市の規模の大小にかかわらず、「集約型都市構造」の意味合いは基本的に変わるものではなく、人口規模10万以下の都市であっても決して例外でないことをあらためて述べておきたい。

(3) 集約型都市構造に向けた負のスパイラルからの脱却

公共交通は都市に本来的に備わるべき「都市の装置」であり、自動車を運転できない高齢者等にとっては社会参加の生命線ともなる交通システムである。

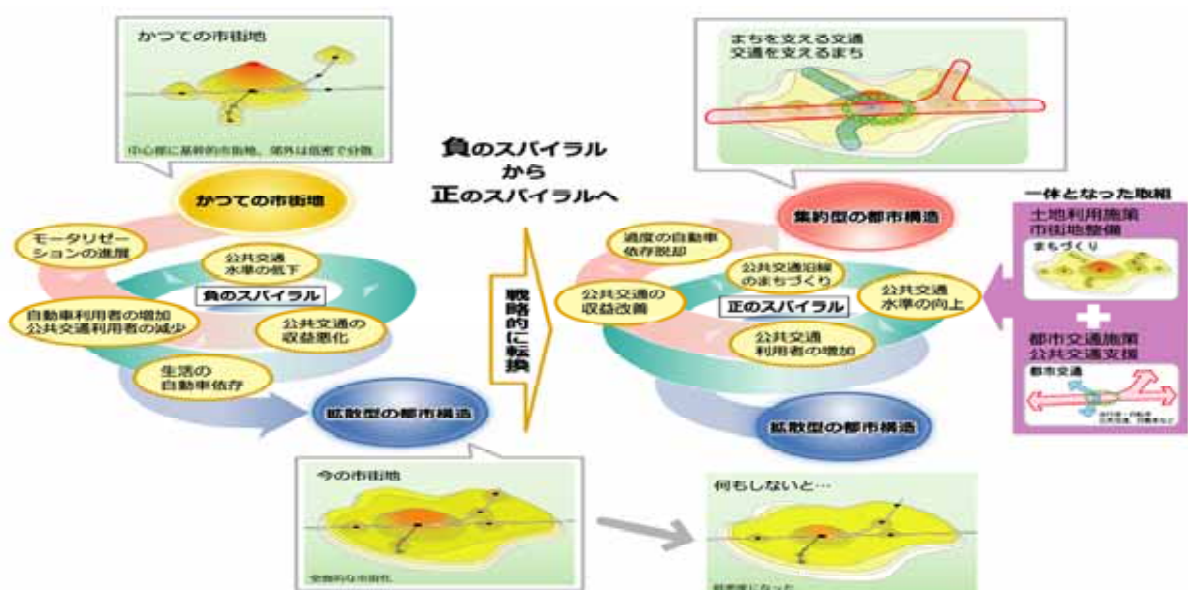
ある程度人口密度が高く、一定の公共交通ネットワークが存在する都市においては、地方公共団体が地域住民や交通事業者等と協働し、必要な路線、サービス水準等に関する目標を設定し、この公共交通軸を中心とする集約型の都市構造への転換を目指すことが考えられる。

公共交通は都市において本来的に備わるべき「都市の装置」であり、自動車を運転できない高齢者等の移動制約者にとっては社会参加の生命線ともなる交通システムである。

しかし、自動車利用の拡大に伴い幹線道路の整備が進み、大規模商業施設の郊外立地のような自動車依存型の都市構造形成されると、自動車利用者の増加とともに公共交通利用者が減少、公共交通の収益が悪化、公共交通のサービス水準が低下、更なる公共交通利用者の減少という「負のスパイラル」により公共交通の維持が困難になっている。

この負のスパイラルを脱却し、公共交通を維持するには、公共交通利用者を増やし、公共交通の収益の改善、公共交通のサービス水準の向上、更なる公共交通利用者の増加という「正のスパイラル」に転換することが必要である。

ある程度人口密度が高く、一定の公共交通ネットワークが存在する都市においては、定時制・速達性に優れたサービス水準の高い基幹的な公共交通軸（鉄道、LRT等の鉄軌道や基幹的な路線バス網等）を整備し、この公共交通を軸とした集約型の都市構造への転換を目指すことが考えられる。



図参 - 7 公共交通の整備と集約型都市構造の実現シナリオイメージ